SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



www.bg-verkehr.de

7 | 2011



REPORTAGE



„Die Sozialwahlen haben bewiesen, wir können auf das Engagement des Verkehrsgewerbes zählen.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Willkommen im Ehrenamt!

Wenn es um die Arbeit in Vertreterversammlung und Vorstand einer Berufsgenossenschaft geht, wird diese gern mit der Arbeit in Parlament und Regierung verglichen. Ein durchaus treffender Vergleich, wenn man sich die Aufgaben anschaut, die von den Mitgliedern beider Gremien übernommen werden.
Die neu gewählten Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter unserer Berufsgenossenschaft kamen Anfang Oktober in Hamburg zu den konstituierenden Sitzungen zusammen. Ich freue mich, dass wir neben vielen bewährten Mitgliedern auch einige neue Mitglieder in der Selbstverwaltung begrüßen können. Wer zukünftig die Geschicke unserer Berufsgenossenschaft mitbestimmen wird, können Sie in dieser Ausgabe im Bekanntmachungsteil nachlesen und Sie können sich auch selbst ein Bild machen: Unsere Selbstverwaltung stellte sich für ein Gruppenfoto zusammen. Foto und Bericht über die konstituierende Sitzung finden Sie auf den Seiten acht und neun.
In jeder guten Regierung werden die Vorarbeiten für Entscheidungen oft nach intensiver Beschäftigung mit den Themen in speziellen Ausschüssen geleistet. Das ist auch bei der BG Verkehr so. Über die Arbeit in den Ausschüssen dringt wenig an die Öffentlichkeit, deshalb möchte ich an dieser Stelle all jenen Mitgliedern der Selbstverwaltung einen besonderen Dank aussprechen, die diese Aufgaben zusätzlich ehrenamtlich übernehmen. Sie bringen ihr Praxiswissen, ihre Erfahrungen und ihre Anregungen ein, um Satzungsänderungen zu diskutieren, die Finanzen unserer Berufsgenossenschaft zu prüfen, den Haushalt zu beraten oder Präventionsmaßnahmen zu beratschlagen. Aber auch jede schwere Verletzung, die zu einer Rentenleistung führt, und jeder Bescheid, dem widersprochen wird, geht durch die Hände unserer Mitglieder in den Rentenausschüssen und den Widerspruchs- und Einspruchsausschüssen. Mit großem Engagement wird hier jeder einzelne Fall diskutiert und entschieden.
Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit der Selbstverwaltung. Und ich hoffe, wir werden auch in Zukunft in einem praxisorientierten und regen Miteinander gemeinsam unsere Ziele verfolgen: die Sicherheit und Gesundheit im Verkehrsgewerbe weiter zu erhöhen und nach Arbeitsunfällen und berufsbedingten Erkrankungen für eine bestmögliche Versorgung unserer Versicherten zu sorgen.

Herzliche Grüße



IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne, Ulrike Hoffmann

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint acht Mal jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover
Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin
Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden
Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München
Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg
Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

Unterwegs mit Jana

Welche Verantwortung tragen Auszubildende für die Sicherheit am Arbeitsplatz?

„Bist Du blind? Flexen – Funken – Lösungsmittel – Putzlappen. Das brennt wie Zunder. Und was machst Du dann?“ „Na, wenn’s brennt hau’ ich ab.“ „Ach ja? Und wohin?“ Dieser Wortwechsel spielt sich zwischen Jana, Moderatorin eines fiktiven TV Realityformats und dem Azubi Kolja ab. Kolja, der im Keller eines Renovierungsobjekts alte Rohrleitungen abflext, hat die Rohre achtlos so im Raum verteilt, dass er sich den lebensrettenden Fluchtweg selbst versperrt. Erst Jana macht ihn darauf aufmerksam.
In dem für Berufsschüler produzierten Film „ECHT KAPIERT – SICHER?!“ geht es um Aufmerksamkeit, Kommunikation und Selbsteinschätzung. Das sind wichtige Voraussetzungen, um sicher arbeiten zu können. Denn nur, wer die Arbeit, die ihm übertragen wird, echt kapiert, kann Maßnahmen für seine Sicherheit und die seiner Kolleginnen und Kollegen treffen.

Der Film ist im Rahmen der Aktion „Jugend will sich-er-leben” erschienen. Damit unterstützen die Landesverbände der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen berufsbildende Schulen jedes Jahr bei der Vermittlung von Themen zur Arbeitssicherheit. Neben dem Film auf DVD werden Folien, Arbeitsblätter und ein Unterrichtskonzept zur Verfügung gestellt. Das Material ist für Berufsschulen und für die Ausbildung in Betrieben konzipiert. Die Aktion wird die ergänzt durch Schülerinfos, einen Webauftritt und verschiedene schul- und schülerbezogene Wettbewerbe.

Moderatorin Jana führt durch den für Berufsschüler produzierten Film.

 **www.jwsl.de**

Nachwuchsinitiative „Hallo, Zukunft!“

Auszubildende geben Einblick in ihre Ausbildung in der Transport- und Logistikbranche

Welche Aufgabenbereiche gibt es und was bewegt junge Menschen, die in der Ausbildung stehen? Interessante Einblicke zu diesen Fragen geben Auszubildende in der Nachwuchsinitiative „Hallo, Zukunft!“ in einem Online-Tagebuch. Auf dem Internetportal bloggen unter anderem eine angehende Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung von Logwin, eine Fachkraft für Lagerlogistik von Edeka, eine Berufskraftfahrerin von DB Schenker und ein Eisenbahner im Betriebsdienst von den Neuss Düsseldorfer Häfen. Zwischen dem 12. September und 16. Dezember 2011 berichten sie und viele andere Auszubildende jeweils einmal pro Woche über ihr Leben als Azubi.
Ziel der Aktion ist es, den Austausch zwischen Schülern, Lehrern und Unternehmen zu fördern, die Berufsbilder aus dem Transport- und Logistikbereich bekannt zu machen, deren Image zu verbessern und Nachwuchskräfte an Unternehmen zu vermitteln. „Hallo, Zukunft!“ ist eine Initiative von VerkehrsRundschau, Trucker und Gefahr/gut unter der Schirmherrschaft von Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



 **www.hallo-zukunft.info**

Logistik-Genie gesucht

Linus und Galvin wollen Kinder für Logistik begeistern

Kinder wachsen damit auf, dass einfach alles da ist: die frische Milch auf dem Frühstückstisch, das Warenpaket aus New York oder der Bus, der sie jeden Tag zur Schule bringt. Um Kindern bewusst zu machen, welche enormen logistischen Leistungen dahinterstecken, wurde der Ideenwettbewerb Logistik-Genie ins Leben gerufen.
Der von Hellmann und Medienpartnern ins Leben gerufene Wettbewerb soll Kinder frühzeitig für Logistik begeistern. Denn Logistik gehört nicht nur zu den wachstumsstärksten Branchen, sondern steht auch vor großen Herausforderungen, wenn es gilt, die zunehmende Globalisierung ohne dauerhafte Schäden für die Umwelt zu meistern.



Deutschlandweit werden rund 6.000 Grundschulen angeschrieben. Die Kinder können im Klassenverband, als Gruppe mit bis zu 30 Kindern, alleine oder zu zweit am Wettbewerb teilnehmen. Einsendeschluss ist der 30. November. Auf einer Internetseite beantworten Linus und Galvin, die beiden Gesicher des Wettbewerbs, alle offenen Fragen. Als Medienpartner beteiligen sich die Deutsche Logistik-Zeitung sowie die Zeitschriften „spielen und lernen“ und „Treff“.

 **www.logistik-genie.de**


Wildwechsel führen immer wieder zu schweren Unällen.

© Theo Heimann /ddp

Wildwechsel-Radar im Test

Schleswig-Holstein testet elektronische Pilotanlage

In Schleswig-Holstein ist am 12. September auf einer extrem unfallträchtigen Strecke am Rastorfer Kreuz eine Pilotanlage zur Vermeidung von Wildunfällen in Betrieb gegangen. Die vom Bund finanzierte elektronische Warnanlage soll im Rahmen einer Langzeitstudie auf ihre Wirksamkeit getestet werden. Die automatischen Warnschilder stehen in Verbindung mit zwei je vier Kilometer langen Wildschutzzäunen auf beiden Seiten der B 202. Die Zäune führen das Wild zu einer Schleuse mit Infrarot-Sensoren. Sowie Tiere die Schleuse passieren, um die Straße zu überqueren, werden die Autofahrer über elektronische Warnschilder auf die Gefahr eines Wildwechsels hingewiesen und ein Tempolimit ausgelöst. Ziel der Anlage ist es, die hohe Zahl an Wildunfällen zu reduzieren, ohne die Jahrhunderte alten Nord-Süd-Wechsel der Wildtiere zu unterbinden.

Junge Autofahrer leben gefährlich

Fahrzeuge weisen viele Mängel und hohes Durchschnittsalter auf

Jedes vierte Fahrzeug junger Autofahrer ist mit gravierenden Sicherheitsmängeln unterwegs. Dies geht aus dem Abschlussbericht „Fünf Jahre SafetyCheck“ des DEKRA hervor. Überprüft wurden in den fünf Jahren rund 73.000 Fahrzeuge. Bei den Checks stellten die Prüfer durchschnittlich drei Mängel pro Pkw fest. Erfreulich ist: Immer mehr Autos sind mit elektronischen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge erhöhte sich von 10,8 auf 11,2 Jahre. Zum Vergleich: Deutsche Pkw sind im Schnitt 8,3 Jahre alt. Die durchschnittliche Laufleistung der geprüften Fahrzeuge stieg von 115.000 auf 130.000 Kilometer. Das Alter der Fahrzeuge wirkt sich nach DEKRA-Angaben auf die hohe Mängelquote aus.

Ein großes Risiko geht laut DEKRA vor allem von den zahlreichen Mängeln im Bereich der Bremsen aus. 41 Prozent der zuletzt untersuchten Pkw wiesen Defekte an der Bremsanlage auf. Mehr als jedes zweite Fahrzeug hatte Mängel an Fahrwerk, Reifen oder Karosserie und bei knapp der Hälfte der untersuchten Pkw wurden Schäden an Beleuchtung, Elektrik oder Elektronik festgestellt. Eine positive Entwicklung zeigte sich bei elektronischen Fahrerassistenzsystemen. Der Anteil der Pkw junger Autofahrer mit FAS stieg von 53 Prozent im Jahr 2007 auf aktuell 76 Prozent.


© GTÜ

Der SafetyCheck ist eine freiwillige Verkehrssicherheitsaktion für junge Fahrerinnen und Fahrer von DEKRA, DVR und Verkehrswacht.

TICKER

BG Verkehr

Vertreterversammlung

Die Herbstsitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet am Mittwoch, dem 30. November 2011 um 9.00 Uhr statt.
Sitzungsort: Hauptverwaltung der BG Verkehr, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg.
Die Sitzung ist öffentlich.

Neue Broschüre

BEM für Betriebsärzte

Wie können Mitarbeiter nach einer länger dauernden Erkrankung im Rahmen eines ärztlich überwachten Stufenplanes an den Arbeitsplatz zurückkehren? Das ist eine Frage, die sich auch Betriebsärzten immer wieder stellt. Um Ärzte bei dieser Aufgabe zu unterstützen, ist der „Leitfaden für Betriebsärzte zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement“ erschienen. Er enthält Rechtsgrundlagen, Informationen zur Rolle des Betriebsarztes, zur Umsetzung des Wiedereingliederungsmanagements und eine Übersicht über die Handlungsschritte im Verfahren. Die Broschüre ist bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) erschienen. Sie steht allen Interessierten zum Herunterladen oder als Broschüre zum Bestellen über die Publikationsdatenbank der DGUV zur Verfügung.

+ http://publikationen.dguv.de

BG Verkehr

Unfälle leicht rückläufig

Nach vorläufigen Erhebungen zeichnet sich bei der BG Verkehr für das erste Halbjahr 2011 ein leichter Rückgang der meldepflichtigen Unfälle um rund zwei Prozent ab. Im Vergleich zu allen Unfallversicherungsträgern schneidet die BG Verkehr damit sehr gut ab, denn insgesamt nahm die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im ersten Halbjahr um 0,5 Prozent zu. Der leichte Anstieg wird auf die gute Konjunktur und damit einhergehend eine Zunahme der Beschäftigtenzahlen zurückgeführt. Bei der BG Verkehr wirkte sich positiv aus, dass im Vergleich zum Vorjahr die Wetterbedingungen in den Wintermonaten weit weniger unfallträchtig waren als im 1. Halbjahr 2010.

Neues Internetportal

Manipulation an Maschinen

Schon 2006 hat eine Untersuchung des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) gezeigt, dass rund ein Drittel aller Schutzeinrichtungen manipuliert werden. Jedes Jahr führen derartige Manipulationen zu etwa zehntausend zum Teil schweren und tödlichen Unfällen. Das IFA hat deshalb gemeinsam mit in- und ausländischen Partnern Tipps zur Verhinderung von Manipulationen zusammengetragen und auf einer neuen Internetplattform zur Verfügung gestellt. Über Kommentarfunktionen auf allen Seiten kann der Nutzer eigene Erfahrungen einbringen. Beispiele



aus der Praxis und zahlreiche Links runden das Angebot ab. Die Informationen richten sich an alle, die Einfluss darauf haben, wie Maschinen gestaltet und benutzt werden: vom Hersteller über den Händler bis zum Betreiber.

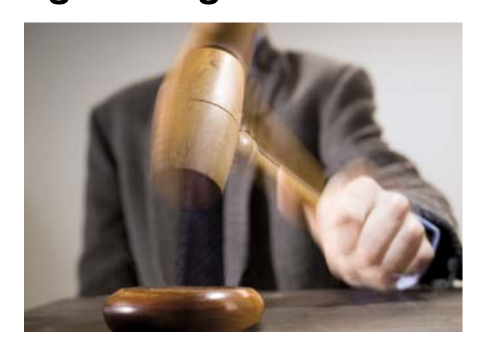
www.stop-defeating.org

Gesetzliche Unfallversicherung bestätigt

Klage gegen Pflichtversicherung abgewiesen

Das Landessozialgericht Chemnitz hat die letzte noch anhängige Klage gegen die Pflichtversicherung der Unternehmen bei den Berufsgenossenschaften abgewiesen. Die Revision zum Bundessozialgericht wurde nicht zugelassen. Damit ist eine Streitfrage entschieden, die über mehrere Jahre hinweg nahezu alle deutschen Sozialgerichte sowie den Europäischen Gerichtshof (EuGH) beschäftigt hat.

Das Sozialgesetzbuch schreibt vor, dass Unternehmen automatisch der Berufsgenossenschaft angehören, die für ihre Branche zuständig ist. Mit der Behauptung, diese Gesetzeslage verstoße gegen höherrangiges Europarecht, hatte eine Reihe von Unternehmen vor nahezu allen deutschen Sozialgerichten geklagt. Das Landessozialgericht (LSG) Sachsen legte die Frage der Vereinbarkeit mit europäischem Recht schließlich dem EuGH vor.



Dieser verneinte einen Verstoß gegen europäisches Wettbewerbsrecht und gab Hinweise zur Auslegung der europäischen Dienstleistungsfreiheit. Ob das Monopol verhältnismäßig und damit gerechtfertigt sei, müsse entsprechend der Aufgabenverteilung zwischen europäischem und nationalem Gericht das vorlegende LSG prüfen.

Das LSG holte im weiteren Verfahren ein wirtschaftswissenschaftliches Gutachten ein, das die Auffassung von Bundesarbeitsministerium und Berufsgenossenschaften bestätigte. Nunmehr hat der Senat des LSG entschieden, dass die Regelung des Sozialgesetzbuchs europarechtskonform ist. Zum selben Ergebnis war bereits zuvor das Bundessozialgericht in drei Parallelfällen gekommen.

Mit den Urteilsgründen wird in circa drei bis vier Monaten gerechnet (Az.: L 6 U 51/09).



Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt aktualisiert

Insgesamt zwölf Broschüren bei der BG Verkehr abrufbar

Pünktlich zur inter airport in München hat die BG Verkehr drei Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt überarbeitet. Die Reihe umfasst derzeit insgesamt 12 Titel, ein weiterer ist in Arbeit. Die Broschüren „Schleppen von Luftfahrzeugen“, „Sicherheit auf Start- und Landeplätzen“ und „Sicherheit durch Sachkundigen-Prüfungen“ liegen nun in der dritten aktualisierten Auflage vor, weitere Überarbeitungen sind geplant. Mitgliedsunternehmen erhalten bis zu drei Exemplare der jeweiligen Info-Broschüren kostenlos, jede weitere Ausgabe kann für 3,50 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten über das Faxabruf-Formular auf Seite 31 oder über den Medienkatalog der BG Verkehr bestellt werden.

Wieder verfügbar ist auch der von der BG Verkehr produzierte Film „Zwischen Landung und Start“. Er zeigt, worauf es bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen ankommt, damit keine gefährlichen Arbeitssituationen entstehen. Der Film ist für Mitgliedsunternehmen zum Preis 7,50 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten ebenfalls per Fax oder über den Medienkatalog der BG Verkehr bestellbar.

www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog

SCHON GEBUCHT?

Last-Minute-Angebote

Die Teilnehmer erwarten in den Seminare der BG Verkehr keine langweiligen Vorträge, sondern intensive Zusammenarbeit und Orientierung an der praktischen Arbeit.



In einigen Seminaren der BG Verkehr stehen noch Restplätze zur Verfügung

Die BG Verkehr bietet jedes Jahr rund 120 Seminare zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an. Sie sind fester Bestandteil der Präventionsarbeit und immer gut gebucht. Haben Sie in diesem Jahr schon Zeit gefunden für eine Fortbildung in Sachen Arbeitsschutz? Falls nein, schauen Sie sich die Termine für das laufende Winterhalbjahr im Internet doch mal genauer an. Sie finden dort regional gegliedert für verschiedene Branchen und Personenkreise sowie für spezielle Verkehrsträger ein vielfältiges Aus- und Fortbildungsprogramm. Der Link "nur verfügbare Seminartermine Anzeigen" erleichtert Ihnen die Auswahl, denn sind Seminare ausgebucht, ist dies entsprechend gekennzeichnet. An den Seminaren können alle Unternehmer und Beschäftigten aus Mitgliedsbetrieben teilnehmen. Die unmittelbaren Seminarkosten übernimmt die BG Verkehr.

 **www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/seminare-der-bg-verkehr**

Fehlzeiten ausgewertet

AOK informiert über Krankenstand und Gesundheit als Führungsaufgabe

Die AOK veröffentlicht jedes Jahr einen Fehlzeitenreport mit aktuellen Informationen zur Entwicklung des Krankenstandes in der deutschen Wirtschaft. In der Ausgabe 2011 wird das Arbeitsunfähigkeitsgeschehen in den Branchen umfassend beleuchtet und aktuelle Befunde und Bewertungen zu den Gründen und Mustern von Fehlzeiten in Betrieben vorgestellt.



© Alexander Raths / Fotolia

Der Report, der vom Wissenschaftlichen Institut der AOK herausgegeben wird, beschäftigt sich in der Ausgabe 2011 mit dem Schwerpunkt „Führungsaufgabe Gesundheit“. Damit wird ein Thema aufgegriffen, das angesichts des demografischen Wandels zunehmend an Bedeutung gewinnt. Der Fehlzeiten-Report stellt in diesem Zusammenhang die personalpolitischen Ansätze in Unternehmen und die Rollen von Mitarbeitern und Führungskräften als auch konkrete evaluierte Maßnahmen vor.

Badura/Ducki/Schröder/Klose/Macco (Hrsg.): Fehlzeiten-Report 2011, 438 Seiten; 49,95 €; ISBN 978-3-642-21654-1.



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Schon wieder Winter!

Das vielerorts schöne Herbstwetter hat es eine Zeitlang in den Hintergrund gerückt. Aber es erwartet uns jetzt erfahrungsgemäß Übergangs- und Winterwetter. Wir können es nicht länger verdrängen, Nebel, Regen, Schnee und Eis werden uns auch in dieser Saison die Freude am Fahren trüben. Selbstverständlich haben Sie mittlerweile Winterreifen montiert, die Beleuchtungsanlage des Fahrzeugs geprüft und sich mental auf die erhöhten Anforderungen an das Fahren im Winter vorbereitet. Aber vergessen Sie nicht, auf die eigene Sichtbarkeit zu achten, wenn Sie 'mal das Fahrzeug verlassen müssen. Und ganz wichtig: Sie brauchen jetzt mehr Zeit – morgens Eiskratzen, der Verkehr fließt langsamer und die Straßenverhältnisse sind allgemein schlechter. Setzen Sie sich also nicht zusätzlich unter Zeitdruck. Eventuell müssen Sie morgens den Wecker etwas früher stellen, damit Sie auch früher losfahren können. Die Unfallzahlen steigen im Winter nicht deshalb an, weil Schnee liegt, sondern weil viele Verkehrsteilnehmer sich so verhalten, als wäre eben dies nicht der Fall. Schieben Sie die Verantwortung für einen Auffahrunfall nicht auf den Nebel, wenn Sie bei der Wahl von Abstand und Geschwindigkeit den Nebel schlicht ignoriert haben. Gute Fahrt!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Die neue Selbstverwaltung

Am 11. Oktober trafen sich in Hamburg die gewählten Mitglieder der Vertreterversammlung zur konstituierenden Sitzung. Neben vertrauten Gesichtern wurden auch neue Mitglieder begrüßt.

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung. Das heißt, wichtige Entscheidungen treffen gewählte Vertreter der Arbeitgeber und der Mitarbeiter, die bei der BG Verkehr versichert sind. Die Selbstverwaltungsorgane sind die Vertreterversammlung und der Vorstand. Die Gremien sind paritätisch besetzt und die Mitglieder nehmen ihre Aufgaben ehrenamtlich wahr.

Erste Wahl nach der Fusion

Alle sechs Jahre werden die Mitglieder von Vertreterversammlung und Vorstand neu gewählt. Für die BG Verkehr war es die erste Wahl nach der Fusion der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der See-Berufsgenossenschaft zum 1. Januar 2010. Die Vertreterversammlung besteht zukünftig aus je 28 und der Vorstand aus je 12 Mitgliedern aufseiten der Versicherten und der Arbeitgeber.

Bei der BG Verkehr wurden keine einzelnen Kandidaten, sondern Listen gewählt. Vorschlagsberechtigte Organisationen für die Aufstellung der Listen waren für die Gruppe der Versicherten die Gewerkschaften und andere Vereinigungen und für die Gruppe der Arbeitgeber insbesondere deren Verbände. Die eingereichten und zugelassenen Listen wurden im Januar 2011 veröffentlicht. In jeder Gruppe enthielten die eingereichten Listen insgesamt nicht mehr Bewerber, als Mitglieder in die Vertreterversammlung zu wählen waren. Deshalb fand keine Wahlhandlung statt. Die in den Vorschlagslisten genannten Bewerber galten mit Ablauf des Wahltages am 1. Juni 2011 als gewählt.

Wahl des Vorstandes und der Vorsitzenden

Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung fand am 11. Oktober 2011 statt. Auf der Tagesordnung stand zunächst die Wahl des Vorsitzenden der Vertreterversammlung und die seines Stellvertreters.


Gemeinsamer Auftakt: Die Teilnehmer der konstituierenden Sitzungen nahmen ihre neuen Vorsitzenden in die Mitte und stellten sich für ein Gruppenfoto zusammen.

Bei der Wahl bestand große Einigkeit: Zum Vorsitzenden wurde Ulrich Bönders (Arbeitgebervertreter) und als Stellvertreter Prof. Dr. Michael Rachow (Arbeitnehmervertreter) gewählt. Bönders und Rachow wechseln sich als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender jeweils zum 1. Oktober ab. Im ersten Jahr hat Ulrich Bönders das Amt inne.

„Wir haben in der letzten Wahlperiode gut zusammengearbeitet. Lassen Sie uns diese Arbeit fortsetzen.“

Die Aufgaben der Vertreterversammlung sind in der Satzung der BG Verkehr niedergelegt. Dazu gehören vor allem Beschlüsse zur Satzung, zu Unfallverhütungsvorschriften, zum Gefahrtarif und zu Dienstordnung und Stellenplan der BG Verkehr. Aber auch die Wahl der Mitglieder des Vorstandes gehört dazu. Ulrich Bönders übernahm deshalb in seiner Funktion als neuer Vorsitzender die Leitung der Sitzung und führte die Vorstandswahl durch. Im Anschluss kamen die neu gewählten Mitglieder des Vorstandes zur konstituierenden Sitzung und zur Wahl des Vorsitzenden zusammen. Einstimmig wurde Wolfgang Steinberg (Arbeitnehmervertreter) zum Vorsitzenden und Klaus Peter Röskes (Arbeitgebervertreter) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Beide hatten diese Ämter bereits in der letzten Wahlperiode inne. Wolfgang Steinberg wird im ersten Jahr den Vorsitz übernehmen. Der Wechsel erfolgt jeweils zum 1. Oktober eines Jahres.

Die Aufgaben des Vorstandes sind ebenfalls in der Satzung bestimmt. Er verwaltet die Berufsgenossenschaft, erlässt Richtlinien für die Führung der Verwaltungsgeschäfte, stellt den Haushaltsplan auf und fasst Beschlüsse zur Umlage und vieles andere mehr. Viele Entscheidungen, die die Mitglieder in Vertreterversammlung und Vorstand treffen, werden zuvor in Ausschüssen beraten und vorbereitet. Die Besetzung dieser Ausschüsse fand ebenfalls in den konstituierenden Sitzungen statt. Dazu gehören die Präventions- und Präventionsfachausschüsse sowie die Finanz-, Satzungs- und Gefahrtarifausschüsse. Ebenfalls besetzt wurden die Rentenausschüsse und die Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse.

Zwei goldene Ehrennadel verliehen

Bereits Anfang 2010 hatte der Vorstand der BG Verkehr den Beschluss gefasst, Mitglieder der Selbstverwaltung mit langjährigem ehrenamtlichen Engagement mit einer goldenen Ehrennadel auszuzeichnen. Diese Auszeichnung wurde am Vorabend der konstituierenden Sitzungen Herbert Berger überreicht. Berger war seit 1995 Mitglied des Vorstandes bei der Binnenschifffahrs-BG und der BG für Fahrzeughaltungen und ist heute stv. Mitglied im Vorstand der BG Verkehr. Eine goldene Ehrennadel erhielt außerdem Wolfgang Förster, der seine Auszeichnung leider nicht persönlich entgegen nehmen konnte. Förster begann seine ehrenamtliche Tätigkeit bereits vor 37 Jahren in der Vertreterversammlung der See-BG und war dort in verschiedenen Ausschüssen aktiv. **(uk)**



Kurze Pause: Die „blaue Stunde“ hat eingesetzt. Bis zur Abfahrt hat Daniel Blockhus noch etwas Zeit. Gelegenheit für einen kurzen Blick in die Zeitung.

Technik ist nicht alles

Die BG Verkehr schaute einem Hamburger Busfahrer eine Schicht lang über die Schulter.

Eine Millionen-Stadt wie Hamburg ohne einen gut organisierten, breit gefächerten und zuverlässigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)? Das mag man sich lieber nicht vorstellen. Deutschlands zweitgrößte Stadt hat in vielen Jahrzehnten ein ÖPNV-Angebot geschaffen, das auch im internationalen Vergleich einen Spitzenplatz einnimmt. Viel Technik macht ein solches System natürlich aus, etwa moderne, umweltfreundliche Stadtbusse, aber auch bequeme, saubere U- und S-Bahnen und sogar Hafenfähren. Alles vereint unter dem Dach des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV), der wie eine große Klammer die vielen Einzelunternehmen zusammenhält. Doch Technik allein ist nicht alles, was einen qualitativ hochwertigen ÖPNV gewährleistet. Es sind vor allem die Tausenden von Menschen, die diese Technik zum Wohle ihrer Mitmenschen einsetzen: z.B. die Busfahrerinnen und -fahrer. Der 30-jährige Daniel Blockhus ist einer von ihnen. Der gebürtige Rostocker fährt seit nunmehr drei Jahren Bus bei der VHH PVG-Unternehmensgruppe, einem Zusammenschluss der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG und der Unternehmensgruppe Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH. Die BG Verkehr begleitete Blockhus für die Dauer einer Schicht in seinem 18-Meter-Gelenkbus durch Hamburg.


Busfahrer aus Leidenschaft: Daniel Blockhus. Trotz der hohen Anforderungen freut er sich auf jeden neuen Arbeitstag.



In der Ruhe liegt die Kraft

Busfahrer müssen pünktlich sein. Und das heißt: auf die Minute genau. Daniel Blockhus' Schicht beginnt exakt um 14 Uhr 31. Auch an diesem Arbeitstag hat er sich wieder eine gute halbe Stunde vor Schichtbeginn eingefunden. „Ich will in Ruhe meinen Arbeitstag beginnen lassen“, sagt der sympathische Junggeselle. So bleibt Zeit für einen Start-Kaffee in der freundlichen Kantine des großräumigen Betriebshofes im Osterbrooksweg 73 in Schenefeld, am Nordwestrand der Hansestadt gelegen. Oder er kehrt nochmal bei einem der beiden betriebseigenen Masseure ein und lässt sich eine Verspannung im Rücken „wegarbeiten“. Ein Angebot, das auch viele seiner Kollegen gerne nutzen und mit dem das Unternehmen einen sehr wirksamen Beitrag zur allgemeinen Gesundheitsvorsorge leistet.

Bevor sich Daniel Blockhus – wie jeder seiner mehr als 1.250 Fahrer-Kollegen – hinters Lenkrad setzen kann, muss er sein tägliches Pflichtprogramm durchlaufen. Und das heißt: Erst der I-Punkt, dann der Start. Der I-Punkt, das ist ein wohnzimmergroßer Raum im Erdgeschoss des Betriebshof-Verwaltungsgebäudes. Er erinnert im ersten Moment an eine kleine Bankfiliale. Computer-Konsolen bestimmen das Bild. Doch hier werden weder Geld abgeholt noch Kontostände abgefragt. Kollege Computer sorgt hier dafür, dass sich die Fahrer zu ihrem Dienst einchecken können. Jeder Busfahrer hat eine individuelle Fahrer-Nummer und einen speziellen Fahrer-Code. Nur dank dieses ausgefeilten Systems ist es überhaupt möglich, in dem komplexen Busunternehmen die Übersicht über die Mitarbeiter zu behalten. Schließlich gilt es, das durchgetaktete Personenbeförderungsangebot zuverlässig vorzuhalten. Mit geübten Handgriffen checkt Daniel Blockhus ein. „Über den Computer bekommen wir unseren Fahrplan ausgedruckt, und wir bekommen auch wichtige Informationen über Besonderheiten auf unseren individuellen Linien.“ Baustellenhinweise gehören dazu, Straßensperrungen oder auch wichtige Infos über Witterungsbesonderheiten. „Jeder ist gut beraten, diese „Kurskarteninformationen“ sehr sorgsam zu lesen. Das erspart unangenehme Überraschungen oder peinliche Nachfragen von unterwegs in der Zentrale“, erläutert Blockhus. An diesem Tag finden sich auf dem DIN A4-Zettel keine besonderen Anweisungen. Trotz seines großzügigen zeitlichen Vorlaufs verstreichen die Minuten wie im Fluge.

Erst der smarte Kleinwagen, dann der 18-Meter-Gelenkbus

Bevor Blockhus das kompakte Betriebsgebäude verlässt, in dem auch die großzügigen eigenen Werkstätten untergebracht sind, kehrt er noch einmal in die Kantine ein und steuert zielstrebig auf einen Obststand zu. Frische Äpfel liegen hier aus – vom Betrieb gestellt. Es geht um gesunde Ernährung, auch ein Beitrag zur allgemeinen Gesundheitsvorsorge. Zwei Äpfel verstaut er in seiner Tasche. Daniel Blockhus ist an diesem Tag Ablöser. Das heißt, er muss seinem Bus entgegenfahren. Das macht er mit einem Kleinfahrzeug vom Typ Smart. Daniel Blockhus setzt langsam zurück. Auf dem Betriebshof herrscht emsiges Treiben. Eben: Schichtwechsel. Beim Verlassen des Betriebshofes fällt sein Blick ein letztes Mal auf die meterhohe Säule mit der Digital-Uhranzeige: 14 Uhr 31 steht darauf. „Na bitte, wir sind pünktlich.“ Bis zum eigentlichen Einsatzort, dem Bahnhof Blankenese, sind es gut zehn Minuten Fahrt. Die Sonne strahlt, die Straßen sind trocken, der Verkehr fließt. „Wäre schön, wenn's die ganze Schicht so flutscht“, sagt er und biegt dabei nach rechts ab.

Fliegender Wechsel der Busfahrer

Wir sind da: Bahnhof Blankenese. Blockhus stellt den kleinen Stadt-Hüpfer auf der Busspur ab. Mit dem Auto fährt der Kollege, den er abzulösen hat, wieder zurück zum Betriebshof nach Schenefeld



Lang, aber geschmeidig: Daniel Blockhus hält große Stücke auf sein „Auto“, einen modernen 18-Meter-Gelenkbus. Der Bus ist so „gelenkig“, dass er sich auch in den kompakteren Straßensystemen sicher beherrschen lässt.

und von dort in den verdienten Feierabend. Blockhus ist super pünktlich. Somit kann er ganz entspannt auf „seinen“ Bus warten. Mit ihm tun das auch die zahlreichen Fahrgäste, eine bunte Mischung aus Alt und Jung. Dann rollt der 189er heran. „Das ist unser, die Linie 189 fahren wir.“ Es ist im Wortsinne ein fliegender Wechsel. Denn mit dem Fahrerwechsel steigen bereits die nächsten Fahrgäste zu beziehungsweise die ans Ziel gelangten aus. „Dann mach's gut“, wünscht ihm noch sein Kollege. Ans Losfahren ist im Moment noch nicht zu denken und das, obwohl der Bus laut Plan eigentlich schon rollen müsste. Doch immer noch steigen Fahrgäste zu, die erst im Bus ihr Ticket kaufen.

Eine HVV-Mitarbeiterin, die sich mit einem umfassenden Fragebogen gezielt bei Kunden nach deren ÖPNV-Zufriedenheit erkundigt, steigt mit ein. Eine 86-jährige ist ihre Sparringspartnerin. Geduldig beantwortet die alte Dame die Fragen, derweil Blockhus endlich losrollen kann. Die ersten drei Minuten vom Sollfahrplan sind schon mal weg, bevor er seine eigentliche Tour antreten kann. Es geht nach Wedel, ganz am Westrand der Hansestadt gelegen, allerdings schon auf dem Gebiet von Schleswig-Holstein. Blockhus kennt die Strecke wie seine Westentasche. Als kleines Backup könnte er auf den Bordcomputer zurückgreifen, der alle Stationen und damit Stopps genau anzeigt.

Der Bus ist trotz seiner großen Länge geschmeidig

Der Bus verhält sich wie eine fahrende Raupe. 18 Meter – das ist schon was. Eigentlich sind es zwei Baugruppen, die über ein Gelenk miteinander verbunden sind. Den Übergang zwischen den Transportmodulen schirmt ein großer Balg ab. Jedesmal, wenn sich der Bus in die Kurve legt, erzeugt er ein besonderes Geräusch, so als ob man einen geschmeidigen Lederschuh zusammenquetscht. Blockhus überhört dieses Grundgeräusch mittlerweile. „Diesen Bus-Typ fahre ich sehr gerne, weil man mit ihm wirklich ausgezeichnet manövrieren kann“, berichtet er bevor schon die nächste Haltestelle auftaucht. Stunden später, auf einer anderen Linie, im Herzen von Altona, wird er das eindrucksvoll unter Beweis stellen können.

Die erste Runde ist geschafft: S-Bahnhof Wedel. Hier verlassen die Fahrgäste den Bus, auch die HVV-Kundenbefragerin, die mit ihren Fragen nicht jeden Kunden beglücken konnte. Daniel Blockhus hat hier eine Pause von gut 20 Minuten. Er besorgt sich an einem Kiosk noch zwei Brötchen. Für die Pause selbst können die Fahrer ein kleines, nur ihnen vorbehaltenes Service-Häuschen aufsuchen. Hier stehen Automaten für kleine Snacks und Getränke bereit. Blockhus genießt seinen Kaffee und durchblättert nebenbei Deutschlands größte Tageszeitung mit den noch größeren Buchsta-





Typisch Bus: Für eine Großstadt wie Hamburg ist dieses Personenbeförderungsmittel unverzichtbar. Das dichte Netz beschert steigende Fahrgastzahlen.







Ablöser: Ein kleiner Smart zwischen großen Bussen. Der rote Autozwerg wird als Ablösefahrzeug für die Busfahrer genutzt. Dass er auf dem Busstreifen stehen darf, gehört auch dazu.

ben. Es geht um Fußball, es geht um den HSV. Und das interessiert Blockhus.

Bei der Einfahrt in den S-Bahnhof/ZOB Wedel hat Blockhus einige Minuten Verspätung. Er tröstet sich: „Natürlich sind wir angehalten, den Zeitplan einzuhalten. Doch das gelingt nicht immer. Wenn zum Beispiel viele Kunden ihre Fahrscheine erst im Bus lösen oder wenn Staus sind, dann kommen wir schnell in Verzug. Ohne eigenes Verschulden." Die Takte, also die Abstände zwischen den Busabfahrten im Rahmen einer bestimmten Linie, sind denkbar eng gefasst. Auf den besonders stark frequentierten Routen sind es zum Teil sieben Minuten. Was die Kunden freut – kurze Wartezeiten –, bedeutet für die Busfahrer eine große Herausforderung: den permanenten Kampf gegen die Zeit. Auf dem S-Bahnhof Wedel und dem ihm vorgelagerten ZOB herrscht ein Kommen und Gehen. Busse rollen an und starten, Taxen fädeln sich ein. Ganz allmählich setzt der Feierabendverkehr ein.

Dann heißt es auch für Daniel Blockhus: „Auf geht's." Sein Einsatzgebiet bleibt weiter der westliche Stadtrand von Hamburg, der Bereich Wedel. Es ist ein großer Kreis, den er abfahren muss. Alles verläuft wie im Bus-Werbefilm: reibungslos. Daniel Blockhus ist zufrieden. Er weiß: Das ist nicht immer so. Wo so viele Menschen zusammenkommen, gibt es auch immer mal wieder Ärger, Reibereien zwischen Fahrgästen oder auch mal mit dem Fahrer. „Ich hatte bislang Glück und noch keine großen Probleme erlebt. Lediglich einmal musste ich über die Leitstelle die Polizei anfordern, weil ein Fahrgast einfach zu ausfallend wurde und nicht mehr zu beruhigen war." Doch es gäbe Kollegen, die hätten wirklich schon einigen Ärger mitgemacht. „Es gibt Mitmenschen, die behandeln uns Busfahrer wie die Fußabtreter der Nation. Das ist im höchsten Maße unfair", sagt er und steuert den nächsten Haltepunkt an. Automatisch gleiten die Finger seiner rechten Hand über eine kleine Tastengruppe: die Türöffner. Es zischt, derweil sich die Türen öffnen. Über Kameras an den Öffnungen hat er genau im Blick, wer ein- und aussteigt.

Der Verkehr wird mit jeder weiteren Stunde des Nachmittags dichter. Blockhus fährt gerne diese Schicht, von praktisch halb drei bis kurz vor Mitternacht. „Ich bin kein Frühaufsteher-Typ. Es ist schön, dass unser Betrieb auf die Schichtwünsche der Fahrerkollegen soweit wie möglich eingeht. Damit ist ja unterm Strich allen gedient", berichtet er.

Konzentriert fährt er seinen eigenen Tourenplan ab. Über Funk grüßt er entgegenkommende Kollegen oder bekommt selbst eine Äther-Botschaft. Dieser im Wortsinne kurze Draht zwischen den Fahrern, aber auch zur Betriebszentrale, ist sehr wichtig. Man

kann sich optimal abstimmen, Hilfe anfordern oder einfach mal nur einen kurzen Gruß entbieten.

Blockhus ist sehr umsichtig. Gerade älteren Fahrgästen oder auch Kindern gilt sein besonderes Augenmerk. Im Verlauf der Schicht steigt er einige Male aus, um Gehbehinderten kurz zu helfen. Das müsste er nicht unbedingt, mitfahrende Fahrgäste könnten hier eigentlich auch mit einspringen. Doch ganz offensichtlich ist nicht jedem Zeitgenossen der Blick für den Mitmenschen in die Wiege gelegt worden. Schade.

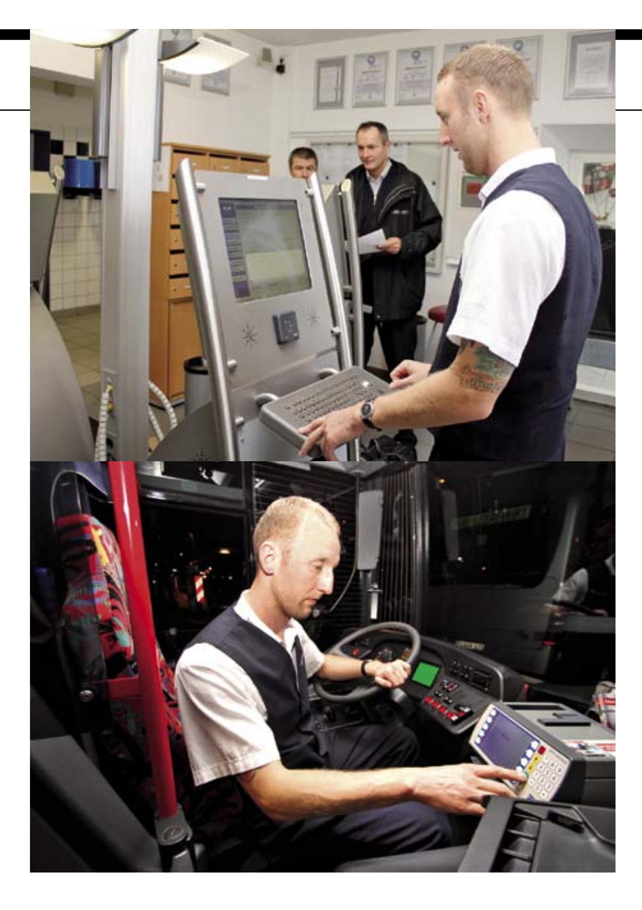
Unterschiedliche Linien und Einsatzgebiete

Die Schicht läuft weiterhin rund. „Wie geschnitten Brot“, freut sich Blockhus. Das habe man nicht immer. Inzwischen hat sich sein Einsatzgebiet räumlich wiederholt verändert. Zeitweise wird es hinsichtlich des Tourenumfeldes sogar mal richtig ländlich. Mit den neuen Einsatzbereichen verändert sich auch die Linien-Nummer im großen Display an der Stirnseite des Busses. Aus 189 wird so 289, 22 oder 285. Alles bekannt, kein Problem. Unterbrochen werden die Linien-Wechsel durch kleinere Pausen, um so den Übergang von der einen auf die andere Linie zu schaffen. Mittlerweile hat die Dunkelheit das Tageslicht vollständig verdrängt. Der Uhrzeiger steuert hartnäckig auf halb zehn zu. „Noch zwei Stunden“, sagt Blockhus und nimmt einen tiefen Schluck aus seiner Mineralwasserflasche. Viel Flüssigkeit einzunehmen, ist für Fahrer sehr wichtig. Das lange Sitzen beeinflusst auch den Blutkreislauf.

Die letzten beiden Stunden dieser ganz normalen Schicht führen Blockhus in seinen Lieblingsstadtteil Hamburg-Altona. Er fährt jetzt auf der Linie 2. Hauptziel- und zugleich Drehpunkt in Altona ist der dortige Bahnhof mit angegliedertem ZOB. Der Bus füllt sich mit fortschreitendem Abend recht gut, trotz eines fortlaufenden Ein-und Aussteigens. Vor allem junge Fahrgäste prägen das Bild. Man will auf die Piste. Die meisten Fahrgäste haben Abo-Karten, nur wenige lösen im Bus ein Ticket. Eine Kontrolle jedes Einzelnen findet nicht statt. Dafür hätten die Busfahrer auch keine Zeit.

Die Linie 2 betrachtet Blockhus als „eine Art Herausforderung“. Denn je tiefer er sich nach Altona hineinfädelt, desto enger werden die Straßen. Der knappe Wegeraum wird zudem noch von Autos belagert. Er habe es schon mal erlebt, dass er, allerdings am Tage, durch ein in der zweiten Reihe geparktes Auto blockiert wurde. Dazu als Dank noch Beschimpfungen von Fahrgästen. Zwar habe er die Polizei herbeigerufen, um den rücksichtslosen Zweitreihen-Parker im Wortsinne aus dem Weg räumen zu lassen. „Doch als sie eintraf, war der Fahrer schon wieder weg.“ In solchen Momenten hilft dann nur Beweissicherung: ein Foto des Autos, Kennzeichnen notieren, Fahrgäste als Zeugen gewinnen.

Wie eine Raupe schlängelt sich der 18-Meter-Bus durch Altonas nächtliche und nicht immer gut einsehbare Straßenzüge. Doch



Zwei Bilder – zehn Stunden: Bevor Daniel Blockhus seine Schicht beginnen kann, muss er sich im „I-Punkt“ einchecken. Am Ende der Fahrt heißt es dann: auschecken.

Blockhus kennt sein Quartier. Genüsslich lenkt er den Bus in eine enge Linkskurve. Ein Radfahrer, huscht im letzten Moment von rechts nach links. Fahrradbeleuchtung: Fehlanzeige. Blockhus ist voller Konzentration. Dann ein plötzlicher Stopp. Eine junge Frau erlaubt ihrem vierbeinigen Begleiter mitten auf der Straßen, sein Geschäft zu erledigen. Dass ein Bus nahte? Wo ist das Problem, mag sie sich gedacht haben. Schließlich ist der Bahnhof erreicht. Großer Fahrgastwechsel und Pause. Wieder geht es zurück in Richtung Schenefeld. Und von dort noch einmal in Richtung Altona.

Fortlaufender Publikums- und Parfüm-Wechsel

Jetzt bildet das Theater- und Kinopublikum den Kern der Fahrgäste. Parfümwolken unterschiedlicher Intensität wabern durch die Busraupe. Einige Fahrgäste bedienen sich in der kleinen Bordbibliothek. Sie ist mittlerweile in mehr als 100 Bussen der VHH PVG eingerichtet worden. Man nimmt sich ein Buch mit, liest es und stellt es dann, bei einer der nächsten Fahrten wieder in ein beliebiges Bordbibliotheksregal zurück. Das Angebot werde sehr gut angenommen, sagt Blockhus.

Dann geschieht doch noch etwas Besonderes in dieser ganz normalen Schicht. Gut zehn Minuten vor dem Ziel steigt eine kleine Musikergruppe zu. Aus dem Stand heraus spielen sie, sehr zur Gaudi der Fahrgäste. Auch Blockhus strahlt. „Das hat man nicht jeden Tag.“ Am Ziel steigen die Musiker aus, ein paar Euro Gage in ihren Mützen. Blockhus hat nochmal eine Pause. „So, jetzt geht's zurück.“ Mit jeder Minute, mit jedem Meter rollt er dem Betriebshof in Schenefeld entgegen. Und freut sich. Freut sich darüber, dass diese Schicht „einfach klasse verlief“.

Das Betriebsgebäude ist weiterhin erleuchtet. Ein Busbetrieb ist immer wach. Der weitläufige Busabstellplatz ist eng besetzt. Die Nachtstunden werden dazu genutzt, um die Busse für den Folgetag fit zu machen. Blockhus checkt derweil aus. Ein Blick auf die Digital-Uhr: 23 Uhr 47. Einige Minuten mehr als geplant. Diesmal ist sein „I-Punkt“ das eigene Bus-Cockpit. Über den Bord-Computer meldet er sich ab, kontrolliert die Tageseinnahmen aus dem Ticket- und Zeitungs-Verkauf und geht dann ruhig und entspannt in Richtung des Betriebsgebäudes, wo die persönlichen Unterlagen in einem Sicherheitsbereich hinterlegt werden. Blockhus' Wunsch: „Ein schöner Abschluss-Kaffee.“ In der Betriebskantine wird er erfüllt. Hier trifft er noch auf ein paar andere Nachtschwärmer-Kollegen, deren Schicht ebenfalls gerade geendet hat. Ein kurzer Klönschnack. Dann macht sich Blockus auf den Heimweg. Er ist mit sich und der Welt zufrieden. Und er freut sich auf Erika, seine kleine vierbeinige „Schmusekatze“.

Text und Fotos: Eckhard-Herbert Arndt

Intensiver Erfahrungsaustausch

Der Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit bot Gelegenheit für intensive Gespräche.



Die BG Verkehr nahm an dem internationalen Kongress mit einem Fachvortrag und einem Workshop teil.



Vom 11. bis 15. September 2011 fand in Istanbul der 19. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit statt. An dem Kongress nahmen Fachleute und Experten zum Arbeits- und Gesundheitsschutz aus insgesamt 125 verschiedenen Ländern teil. Das Motto der Veranstaltung hieß „Aufbau einer globalen Präventionskultur für eine gesunde und sichere Zukunft“. Hierzu wurden vier Hauptthemen angeboten:

- Umfassende, proaktive und präventive Ansätze im Arbeits- und Gesundheitsschutz
- Systematische Ansätze für Arbeits- und Gesundheitsschutz
- Sozialer Dialog, Partnerschaft und Innovation im Arbeits- und Gesundheitsschutz
- Neue Herausforderungen in einer sich ändernden Arbeitswelt und in der Weltwirtschaft

Durch zahlreiche Fachvorträge und -diskussionen ermöglichte der Weltkongress den internationalen Austausch unterschiedlicher Präventionsexperten und bot so die Gelegenheit, Trends und Entwicklungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz frühzeitig zu erkennen und durch eigene Beiträge zu gestalten.

Die BG Verkehr war an dem Kongress sowohl inhaltlich als auch strategisch beteiligt. In einem Fachbeitrag wurden Arbeitsergebnisse zur körperlichen Belastung von Möbelwerkern vorgestellt. Vielbeachtet war ein Experten-Workshop zum sicheren und gesundheitsgerechten Arbeiten in der Entsorgungswirtschaft. In ihm diskutierten internationale Experten Arbeitsergebnisse und gute praktische Lösungen zur Prävention arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in der Entsorgungswirtschaft. Ziel war es, Lösungsansätze anderer Länder kennenzulernen, um diese auch für Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr nutzbar machen zu können. Hierzu wurden in Kurzvorträgen ausgewählte Gefährdungsschwerpunkte aus den Bereichen physische Belastungen und Lärm, Luftqualität in Fahrzeugen, Umgang mit biologischen Arbeitsstoffen sowie Maßnahmen zur Standardisierung und Qualitätssicherung im Bereich der Abfallwirtschaft präsentiert. In einer anschließenden Diskussion bearbeiteten die zahlreich erschienenen Teilnehmer die Themen. Dabei bestätigte sich, dass nicht nur in Deutschland, sondern auch international die Exposition der Mitarbeiter mit biologischen und chemischen Stoffen zu den bedeutendsten Problemen in der Entsorgungswirtschaft gehört.

Abgerundet wurde der Kongress durch das parallel stattfindende 8. Internationale Film- und Multimedia-Festival. Es bot einen Überblick über das weitreichende Angebot von Präventionsfilmen und Multimediaprodukten zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. (Die Namen der Gewinner des Festivals sind unter www.issa.int/ger/News-Veranstaltungen/Videos veröffentlicht.) Zusammenfassend lässt sich sagen: Der Kongress machte Appetit auf den nächsten Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit 2014 in Frankfurt.

Dr. Claus Backhaus

GOODBYE ISTANBUL, WELCOME FRANKFURT

Kurz nach Abschluss des Kongresses in der Türkei haben die Vorbereitungen für den nächsten Kongress bereits begonnen. Gastgeber ist 2014 die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) zusammen mit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) als Kooperationspartner. Die Internetseite zum Kongress bietet bereits erste Informationen sowie die Möglichkeit, sich für einen Newsletter anzumelden.

www.safety2014germany.com

Mit tödlicher Wucht



Altpapierballen werden in einem Wertstoff-Lager in mehreren Schichten übereinandergestapelt. Stürzt ein 500 Kilogramm schwerer Ballen zu Boden, entwickelt er eine tödliche Wucht.

Der Betriebshof sieht an diesem Nachmittag besonders unordentlich aus. Seit zwei Tagen windiges Regenwetter und keine Besserung in Sicht. „Komm, lass uns den Kram ein bisschen zusammenräumen", schlägt Rolf Behns* Kollege Marco Rieth* vor. Rieth beginnt, mit der Kehrmaschine die Papierreste zusammenzu schieben. Aber vieles bleibt auf dem Boden liegen, vor allem unmittelbar vor den Papierballen kleben die nassen Klumpen regelrecht am Boden. „Ich mach das schon", sagt Behn. Der Sortierer ist in der Firma immer da, wo eine helfende Hand gebraucht wird. Auch die Reinigung des Betriebsgeländes gehört zu seinen Aufgaben. Zuverlässig und gewissenhaft sei er gewesen, sagt später sein Vorgesetzter. Diese Eigenschaften werden ihm jetzt zum Verhängnis. Als Rolf Behn direkt vor einem Stapel steht und die losen Papiere zusammenfegt, kippen die zwei obersten Ballen, ohne dass er es bemerkt, stürzen zu Boden und begraben ihn unter sich. Die Überwachungskamera des Betriebsgeländes zeichnet den Unfall auf. Die Kollegen

* Namen von der Redaktion geändert

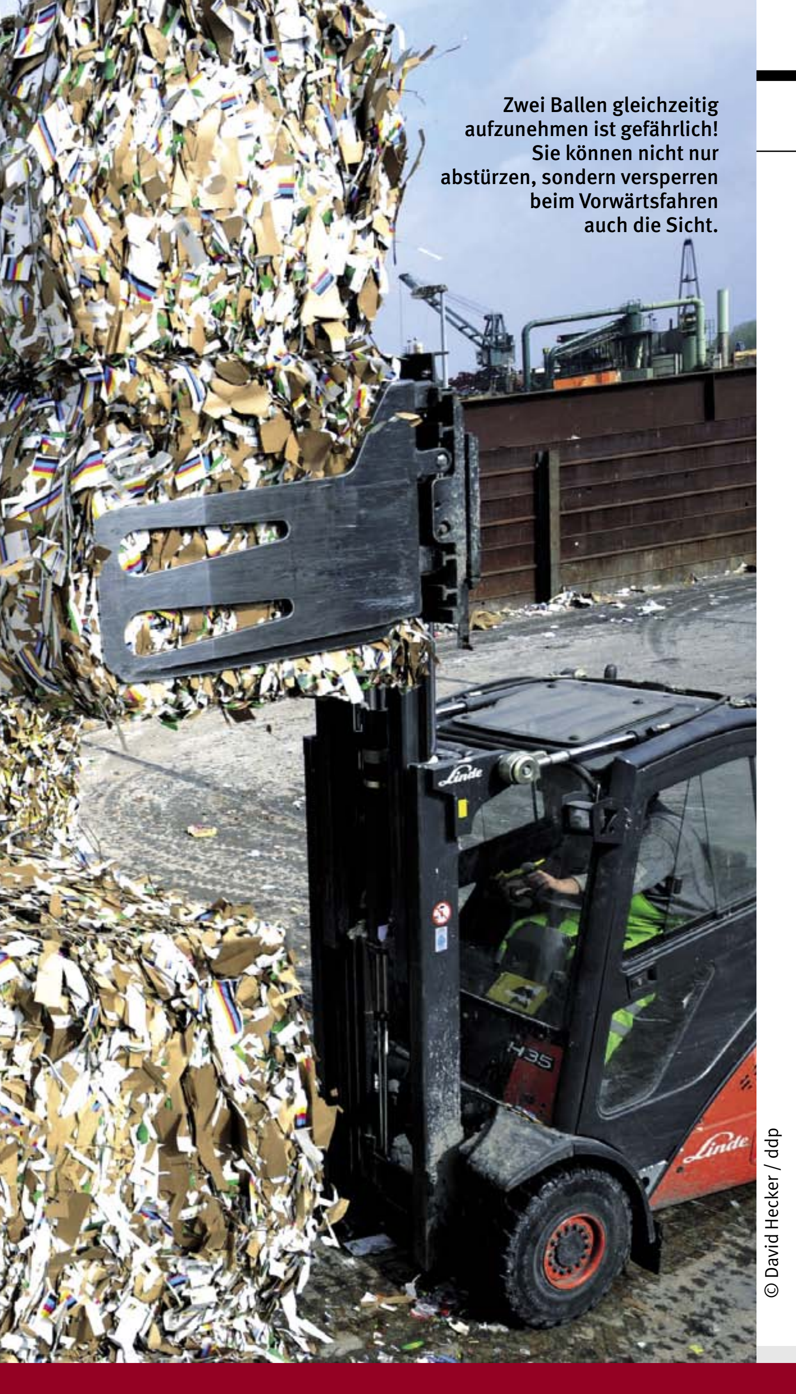
SICHERHEITSMASSNAHMEN IM PAPIERLAGER

Gefährdungsbeurteilung
Der Unternehmer ist verpflichtet, die Unfallgefahren im Lager zu analysieren und Vorsichtsmaßnahmen zu treffen. Er ist dafür verantwortlich, dass niemand durch abstürzende Ballen gefährdet wird und muss entsprechende Schutzmaßnahmen veranlassen!

Stapelhöhe
Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung wird die maximale Höhe der Papierstapel festgelegt. Sie richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Entscheidend ist, dass der Stapel standsicher ist.
Je nach Art der Ballenpresse können die Ballen unterschiedlich groß sein. Im Idealfall liegen sie homogen verpresst lotrecht aufeinander. Werden zum Beispiel kürzere Restballen mitgestapelt oder liegen die Ballen nicht genau übereinander, können die oberen Lagen ins Rutschen geraten, so wie bei dem Unfall in der Lagerhalle.
Wird das Papier im Freien gelagert, kann starker Regen das Papier aufweichen – auch dadurch verändert sich die Stabilität. Das geschieht besonders leicht, wenn das Papier nicht ganz homogen verpresst wurde.
Die Stapel sollten regelmäßig kontrolliert werden.

Abstand
Der Aufenthalt zwischen den Ballenreihen ist den Mitarbeitern grundsätzlich zu untersagen. Darüber hinaus müssen die Mitarbeiter bei allen Arbeiten so viel Abstand einhalten, dass sie nicht von herabstürzenden Ballen getroffen werden können.

Reinigung
Für Reinigungsarbeiten im Bereich der Ballen sollte ein gesichertes Fahrzeug eingesetzt werden, zum Beispiel ein Flurförderzeug mit Fahrerschutzdach und Schiebeschild oder eine Kehrmaschine. Keineswegs darf ein Mitarbeiter zwischen den ungesicherten Ballenstapeln die Reste zusammenfegen! Verkehrswege, vor allem Fußwege, müssen frei von Abfällen sein, um Stolperunfälle zu vermeiden. Die



Zwei Ballen gleichzeitig aufzunehmen ist gefährlich! Sie können nicht nur abstürzen, sondern versperren beim Vorwärtsfahren auch die Sicht.

© David Hecker / ddp

bemerken zunächst nichts. Als Marco Rieth etwa eine halbe Stunde später den Papierberg am Bodern sieht, will er ihn zunächst beiseiteräumen. Erst dann entdeckt er den Fuß seines Kollegen.

Kein Einzelfall

Nach der Unfalluntersuchung durch Kriminalpolizei und BG Verkehr konnte eine Fremdeinwirkung, also das absichtliche oder unabsichtliche Umstürzen der Ballen durch eine andere Person, ausgeschlossen werden. Höchstwahrscheinlich sind die obersten Ballen durch das anhaltende Regenwetter so stark durchweicht worden, dass sie sich unbemerkt verschoben und dann zu Boden stürzten.

Ein Einzelfall? Ein Arbeiter in einem anderen Papierlager hielt sich ebenfalls zwischen den hochgestapelten Reihen auf, um Restabfälle zusammenzufegen. Die Ballen werden in einer Halle gelagert, die Stapelhöhe beträgt zwischen vier und sechs Ballen. Ganz unerwartet fielen mehrere Ballen aus der obersten Reihe hinunter – der Arbeiter wurde umgeworfen und am Boden eingeklemmt. Kollegen in der Halle hörten seine Hilferufe und konnten ihn befreien. Der Mann hatte Glück im Unglück und kam mit einer schweren Rückenverletzung, die chirurgisch behandelt werden musste, davon. Der Unternehmer erklärte, dass den Beschäftigten der Aufenthalt zwischen den Ballenreihen untersagt gewesen sei. Der erfahrene Mitarbeiter hatte diese Anweisung aber ignoriert. Eine schriftliche Dokumentation über im Unternehmen durchgeführte Unterweisungen des Beschäftigten konnte nicht vorgelegt werden.

Die Ursache für das Abstürzen der Ballen ließ sich im Rahmen der Unfalluntersuchung nicht zweifelsfrei klären – möglicherweise waren die Stapel zu hoch oder nicht lotrecht aufgestellt. Der Unfall hätte jedoch verhindert werden können, wenn der Versicherte sich nicht in den Gefahrbereich zwischen die Stapel begeben hätte.

Beide Unfallbeispiele zeigen, dass ein Stapel aus Papierballen ein sehr ernst zu nehmendes Sicherheitsrisiko für die Beschäftigten darstellt. Wird jemand von einem abstürzenden Ballen getroffen, kommt es unweigerlich zu schweren Verletzungen. **(dp)**

Hallenböden müssen regelmäßig gereinigt werden, um Ansammlung und Wiederaufwirbelung von Staub zu verhindern.

Sicherung der Stapel

Zum Stapeln und Transportieren darf jeweils nur ein Ballen aufgenommen werden. Er muss durch die Ballenklammer des Fahrzeugs oder durch ein Gitter im rückwärtigen Bereich gesichert werden.

Personal

Bei der Auswahl des Personals sollte immer berücksichtigt werden, dass abfallwirtschaftliche Tätigkeiten komplexer sind als sie aussehen. Oft sind gleichzeitig mehrere Gefährdungen vorhanden. Daher sollten potenzielle Mitarbeiter neben den technischen und fachlichen Voraussetzungen auch ein Grundinteresse für Belange des sicheren Arbeitens mitbringen. Und auch für scheinbar simple Tätigkeiten muss eine Einarbeitung durch einen erfahrenen Mitarbeiter erfolgen.

Unterweisung

Alle Mitarbeiter müssen mindestens einmal jährlich über Gefährdungen und Sicherheitsaspekte der Arbeit informiert werden. Den Beschäftigten im Lager muss unmissverständlich deutlich gemacht werden, wie sie sich korrekt verhalten, damit sie weder sich noch andere in Gefahr bringen.

Dokumentation

Die Dokumentation belegt, wer zu welchen Themen von wem unterwiesen wurde. Sie wird von den Mitarbeitern mit ihrer Unterschrift bestätigt. So wird den Unterwiesenen die Bedeutung der Inhalte verdeutlicht und der Unternehmer kann nachweisen, dass er seiner Verantwortung gerecht wird.

+ www.bg-verkehr.de ⇢ Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ⇢ Informationen für Ihre Branche ⇢ Entsorgung

„Ich hab‘ jetzt weniger Angst“

Vor drei Jahren begann der Taxi-Ruf Bremen, seine Fahrzeuge mit Videokameras auszurüsten. Resultat: weniger Überfälle und Fahrerinnen und Fahrer, die sich sicherer fühlen. Die BG Verkehr begleitete das Projekt und legt jetzt einen positiven Abschlussbericht vor.







Was nützt dir eine Kamera, die filmt, wie du von hinten erschossen wirst“, fragt ein Kollege im Taxi-Blog kritisch. Zugegeben, auch die Videoüberwachung bietet keinen hundertprozentigen Schutz vor Gewalttaten. Aber sie schreckt potenzielle Täter ab und hilft der Polizei nach einem Überfall bei den Ermittlungen. Vielleicht wird dadurch das Leben eines anderen Kollegen gerettet ... Die Zahlen aus Bremen jedenfalls sind eindeutig: In den Jahren 2000 bis 2009 gab es zwei besonders brutale Überfälle. Am 31. Januar 2000 wurde Gerhard Wendelken vom Rücksitz aus durch mehrere Messerstiche ermordet, am 10. Januar 2008 schoss ein Unbekannter Ehsan Nejadi aus nächster Nähe in den Bauch – seitdem ist der Fahrer schwerbehindert und auf einen Rollstuhl angewiesen. Abgesehen von diesen traurigen Höhepunkten wurden in jedem Jahr zwischen drei und neun Fahrerinnen und Fahrer überfallen oder in gewalttätige Auseinandersetzungen verwickelt (44 insgesamt). Diese Zahlen beziehen sich nur auf Überfälle, die der BG Verkehr gemeldet wurden und zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen führten. Die tatsächliche Anzahl der unangenehmen und gefährlichen Zwischenfälle dürfte also noch wesentlich höher liegen (für die Jahre 2006 bis 2008 registrierte die Polizei Bremen 119 Gewaltdelikte in Taxis). Deutlich anders sehen die Zahlen für die Jahre 2010 und 2011 aus: Hier wurden der BG Verkehr lediglich zwei Überfälle gemeldet, dabei fand einer außerhalb des Fahrzeugs statt. Der Täter, der im Fahrzeug zugeschlagen hatte, konnte dank der Videoaufzeichnung bereits einen Tag nach der Tat gefasst werden! In den Jahren 2010 und 2011 wurden die Aufzeichnungen vom Taxiruf Bremen mehr als 60-mal auf Anforderung der Polizei ausgelesen. In zwei Drittel der Fälle wurden so Betrugsdelikte (Fahrpreis nicht bezahlt) aufgedeckt.

Kein Problem mit dem Datenschutz

Die Videoüberwachung gilt bei der Polizei als wirksame Methode zur Vermeidung von Überfällen. Allein der gut sichtbar an den Türen und neben der Kamera klebende Hinweis: „Dieses Fahrzeug wird videoüberwacht“ schreckt Gelegenheitstäter ab. Die Technik ist einfach: Eine kleine Kamera nimmt in regelmäßigen Abständen im Fahrzeug Bilder auf (nur Bild, keinen Ton). Im Sichtbereich des Geräts sind der Beifahrersitz und die Rückbank. Die Daten werden auf einen Speicher übertragen, der sich im Taxi-PC befindet und nach 24 Stunden automatisch überschrieben wird. Der Schacht für die SD-Karte ist versiegelt, sodass der Fahrer keinen Zugriff auf die Bilder hat. Sie können nur im Vieraugenprinzip beim Taxi-Ruf Bremen ausgewertet werden.

Und was ist mit dem Datenschutz? Aus Sicht von Dr. Imke Sommer, Datenschutzbeauftragte für das Land Bremen, bestehen keine Bedenken: „Es wurde festgestellt, dass die getroffenen technischen und organisatorischen Maßnahmen den datenschutzrechtlichen Anforderungen gerecht werden“, heißt es im Jahresbericht 2010. „Es findet keine permanente Aufzeichnung der Videobilder, sondern nur eine periodische Standbildaufnahme statt. Ebenso wer-

„Der schon von außen gut sichtbare Hinweis auf die Videoüberwachung schreckt Gelegenheitstäter ab.“



Kamera und Monitor werden so eingebaut, dass sie beim Fahren weder ablenken noch stören. Auf dem Display erscheinen im Wechsel das Bild des Fahrers und die Aufnahme der Fahrgäste auf Rückbank oder Beifahrersitz. Die Gesichter sind auch bei Dunkelheit gut erkennbar, weil die Kamera mit UV-Leuchtdioden ausgestattet ist.

Auswertung der ersten Erfahrungen mit der Videoüberwachung beim Taxi-Ruf Bremen

(ca. 500 Fragebögen)

Die Fahrer:

44 % hatten schon Kontakt mit gewalttätigen Fahrgästen.
44 % hatten oder haben Angst vor einem Überfall.
94% fühlen sich mit dem neuen System sicherer.

Die Unternehmer:

25 % wurden schon einmal selbst überfallen (oder ihre Fahrer).
97 % sind mit dem Einbau und der Sicht auf die Anlage zufrieden.
80 % erwarten weniger Konflikte mit Fahrgästen und ein besseres Image der Branche.

Die Fahrgäste:

91 % reagieren positiv auf das System.
71 % haben keine Bedenken bezüglich des Datenschutzes.

den die Gespräche in den Taxen, mit Ausnahme von Notfallsituationen, grundsätzlich nicht aufgenommen. Weiterhin konnten wir bei der Inaugenscheinnahme der Taxen feststellen, dass durch Aufkleber auf die Videoüberwachung hingewiesen wird. (...) Die Taxizentrale hat ein Merkblatt erstellt, das künftig in jedem Taxi ausgelegt wird."

Prüfung und Auswertung

Die Bremer Taxirufzentrale modernisierte ihre rund 500 Fahrzeuge in den Jahren 2008 bis 2010. Die Modernisierung der Technik war unumgänglich, denn der analoge Taxifunk musste auf den „General Packet Radio Service (GPRS) umgestellt werden, für den Mobilfunkfrequenzen genutzt werden. Dafür wurden leistungsstarke und störungsarme Rechner, die speziell für Fahrzeuge konzipiert sind, eingebaut. Sie sollten in erster Linie für den optimalen Kontakt zwischen Zentrale, Fahrer und Kunde sorgen, boten aber mit vergleichsweise geringen Zusatzinvestitionen auch die Möglichkeit, die Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer durch die Videoüberwachung zu erhöhen. Dieses Verfahren wird bereits in verschiedenen europäischen Großstädten erfolgreich eingesetzt. Die BG Verkehr (damals noch BG für Fahrzeughaltungen) beschloss, die Neuausrüstung der Fahrzeuge als Pilotprojekt der Prävention finanziell zu unterstützen und die Ergebnisse auszuwerten. Bei der technischen Prüfung sollte ermittelt werden, ob der Einbau von PC, Monitor und Kamera Nachteile für Fahrerinnen und Fahrer bringen könnte, zum Beispiel, weil das Sichtfeld eingeschränkt wird oder die Sitzhaltung sich negativ verändert. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachausschusses Verkehr (DGUV Test) begleitete die Umrüstung der Bremer Fahrzeuge und kam zu einem positiven Ergebnis. Das Prüfzertifikat bestätigt die Qualität der eingebauten Anlage und setzt Standards für die Umstellung anderer Zentralen. Für die Erteilung des Prüfsiegels galten folgende Voraussetzungen:

- Beim Einbau sind die Bedienelemente des Fahrzeugs und Airbag-Bereiche zu berücksichtigen.
- Der Monitor soll sich in Sichtlinie des Fahrers befinden (25 Grad unterhalb der Geradeaussicht).
- Die Helligkeit des Monitors lässt sich per Hand einstellen, damit der Fahrer nicht geblendet oder durch Reflexion gestört wird.
- Die Informationen sind schnell erkennbar (verstellbare Schriftgröße).
- Den Fahrern wird eine praxisgerechte Bedienungsanleitung zur Verfügung gestellt.
- Die Kamera nimmt in regelmäßigen Abständen Bilder auf.
- Die Fahrgäste auf der Beifahrerseite und der Rücksitzbank sind deutlich zu erkennen.
- Die internationalen Prüfzeugnisse für die Anlage (elektromagnetische Verträglichkeit und Crashverhalten) liegen vor.

Und die Kosten? Der analoge Funk wird im Netz immer seltener angeboten, deswegen müssen die meisten Zentralen so oder so in neue Technik investieren. In diesem Zusammenhang fallen die Kosten für die Zusatzfunktion Videoüberwachung bei einer Flottengröße ab circa 100 Fahrzeugen moderat aus. Es rechnet sich also auf jeden Fall, wenn kleinere Unternehmen sich bei der Umrüstung an eine größere Taxizentrale anschließen. **(dp)**

Der Winter, das „unbekannte Wesen“?

Wie Sie sich gut vorbereitet auf den Winter einstellen.

Schneechaos in Deutschland – im vergangenen Jahr wurden davon viele eiskalt erwischt. Im Straßenverkehr kam es zu Störungen und langen Staus. In anderen Bereichen wurden die Betriebsabläufe erheblich gestört, kam es zu Unfällen und Verletzungen. Noch ist es nicht so weit, aber wer weiß, was dieser Winter uns bringt. Wer sich vorbereitet, hat eine gute Chance, mit weniger Störungen durch die kalte Jahreszeit zu kommen und schafft es vielleicht, der weißen Pracht etwas Gutes abzugewinnen. Hier einige Tipps:

Winter ist nicht vorhersehbar.

Besonders für Verkehrsteilnehmer sind die Auswirkungen des Winters nicht kalkulierbar. Hilfreich ist es, sein Fahrzeug rechtzeitig winterfest zu machen, Winterreifen, Frostschutz sowie Kontrolle der Beleuchtung sind Selbstverständlichkeiten. Und wenn es ganz dicke kommt, auf dem Rastplatz den Winterdienst abwarten.

In der Abfallsammlung ist dies aber nicht immer möglich. Gerade bei steilen, schmalen Straßen gibt es bei starken Schneefällen oft Probleme. Hier ist es gut, einen Plan B in der Schublade zu haben, der einem eine schnelle Reaktion auf die aktuellen Wetterbedingungen erlaubt. Nehmen Sie zum Beispiel rechtzeitig mit dem Winterdienst Kontakt auf, um sich mit ihm abzustimmen. Suchen Sie bereits im Vorfeld nach Möglichkeiten, wie Sie kurzfristig Ihre eigene Route anpassen können. Sinnvoll ist es auch, die Bürger zu sensibilisieren und auf mögliche Schwierigkeiten und die angedachten Lösungen anzusprechen. Sie werden dann für Veränderungen eher Verständnis aufbringen. Können durch den Winterdienst keine sicheren Straßenbedingungen hergestellt werden, sind zusätzliche Müllsäcke denkbar, mit denen die Bürger die abfuhrfreie Zeit überbrücken können.



Winter ist hoch.

Oftmals liegt das Problem aber auch jenseits des Straßenrandes: Behälter-Stellplätze sind nur über vereiste Zugänge zu erreichen oder die Behälter müssen über zusammengeschobene „Schnee-Halden“ gehoben werden. Dies ist nicht nur lästig, sondern eine Gefährdung, und – unzulässig. Denn Abfälle dürfen entsprechend der UVV „Müllbeseitigung“ nur abgeholt werden,

TIPPS

Hier einige Hinweise zum Entfernen von Schnee von Dächern. Weiter Infos enthält die BG-Information „Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Dächern“ (BGI 5074).

- Helfer vor Betreten des Daches auf besondere Gefahren hinweisen (Stolpergefahr durch Blitzschutzleitungen, verdeckte Lichtkuppeln und Schächte).
- Räumung des Daches nur unter Eigenschutz der Helfer (z. B. Anseilschutz).
- Nicht mit zu vielen Helfern auf dem Dach aufhalten (Schneelast und zusätzlich Personenlasten).
- Keine zusätzlichen schweren Geräte, wie z. B. Schneefräsen, auf das Dach bringen.
- Feldweise räumen (nach Räumplan) unter Berücksichtigung der Tragkonstruktion – ggf. mit Statiker absprechen.
- Tiefer liegende Dächer nicht durch Anhäufung von Schnee überlasten.

(Quelle: Hohage und Sting, Schneelastmessung und Schneeräumung, 2010)

wenn „die Zugänge von der Fahrstraße zu den Standplätzen und die Standplätze einen ebenen, trittsicheren Belag haben“ und „im Winter Glätte durch Streuen und/oder Räumen von Eis und Schnee beseitigt ist.“

Informieren Sie die Bürger des Abholbezirks rechtzeitig über diese Pflicht. Wurfzettel, Hinweisblätter, Newsletter oder Beilagen zum Gebührenbescheid können geeignete Mittel sein.

Winter ist schwer.

Nicht nur die Räder standen im vergangenen Winter still, sondern auch manches Hallendach war überfordert. In ihrer Not griffen viele Hallenbesitzer mit ihren Mitarbeitern zur Schaufel und schippten in luftiger Höhe und auf unbekanntem Terrain was das Zeug hielt. Mit zum Teil fatalen Folgen. Besonders bei Dachflächen aus Glas bedachten die Helfer nicht immer, dass diese zum Begehen nicht geeignet sind. Voll auf die Rettung der eigenen Firma konzentriert, stürzte zum Beispiel einer der Helfer zehn Meter in die Tiefe. Jede Hilfe kam zu spät.

Aber was hätte der Verantwortliche tun sollen? Zusehen wie das Hallendach einbricht? Oder sich doch schon im Vorfeld Gedanken über eine sichere Räumung machen? Wer dies rechtzeitig macht, kann die möglichen Gefahrstellen entschärfen. Dachfenster zum Beispiel lassen sich mit Geländern oder Markierungsstangen so kenntlich machen, dass sie selbst bei einer hohen Schneedecke jeder wahrnehmen kann. Muss tatsächlich jemand zum Räumen aufs Dach, dann muss er sich sichern können, dazu braucht es Anschlagpunkte zur Anbringung von Persönlichen Schutzausrüstungen gegen Absturz. Diese müssen rechtzeitig montiert werden, am besten jetzt.

Winter ist glatt.

Der frühe und lange vergangene Winter verursachte nicht nur auf den Straßen Rutschpartien. Auch zahlreichen Fußgängern – und das auch auf Betriebshöfen – wurde förmlich der Boden unter den Füßen weggezogen. Eine schmerzhafte Erfahrung für die Betroffenen und Betriebe, die die Mitarbeiter zum Teil für längere Zeit entbehren mussten. Auch die BG Verkehr registrierte im ersten Halbjahr 2011 deutlich mehr Arbeitsunfälle durch die extremen Winterbedingungen, deren Kosten sie auf die Mitgliedsbetriebe umlegen musste.

Haus- und Firmenbesitzer haben die sogenannte Verkehrssicherungspflicht und müssen das Räumen sicherstellen – zumindest zu den üblichen Verkehrszeiten. Aber was soll man tun, wenn man nachts oder frühmorgens vor den Räumtrupps unterwegs ist oder wenn der starke Schneefall eine vernünftige Räumung und Streuung nicht mehr zulässt? Schuhe mit rutschfesten Sohlen sind dann erste Wahl. Gleitschutzeinrichtungen unter den Schuhen können die Bodenhaftung zusätzlich erhöhen. Nicht immer, aber in vielen Fällen. Allerdings sollte der Einsatz und die Art des Gleitschutzes sorgfältig ausgewählt und Vor- und Nachteile abgewogen werden.

Winter ist kalt.

Egal ob beim Schneeräumen oder der Abfallsammlung, bei der Paketzustellung oder bei der Vorbereitung des Fahrzeugs für die tägliche Fahrt – bei all diesen Tätigkeiten ist man den Gefahren des Winters, aber auch den extremen Temperaturen ausgesetzt. Funktionskleidung, die den Schweiß, der bei extremer körperlicher Anstrengung unausweichlich ist, nach außen leitet, hält den Körper trocken. Wer sich nach dem Zwiebelprinzip kleidet, kann auf unterschiedliche Temperaturen schnell reagieren. Wetterfeste Schuhe und Handschuhe schützen vor Erfrierungen. Körperteile, die ungeschützt sind, besonders das Gesicht, unbedingt mit einer Schutzcreme gegen Wind, Regen und Kälte schützen.

So vorbereitet kann Sie der Winter nicht mehr überraschen.

Günter Heider

GLEITSCHUTZEINRICHTUNGEN FÜR DIE SCHUHE

- Auf ausreichenden Gleitschutz im Fersenbereich achten.
- Gleitschutzeinrichtungen nur auf verschneiten oder vereisten Flächen tragen.
- Vorsicht bzw. Abnehmen auf schnee- und eisfreien Flächen wie z. B. Fliesenböden oder Ladebordwänden, Aufstiegen etc.
- Fremdkörper auf dem Boden wie Äste oder Roste können sich u. U. in der Gleitschutzeinrichtung verhaken, dann besteht Stolpergefahr!
- Benutzung beim Fahren nur, wenn es nach der Bedienungsanleitung zulässig ist.
- Bei Anlegen und Abnehmen auf sicheren Stand achten, ggf. hinsetzen.





Rutschhemmende Bodenbeläge

Egal in welchem Gewerbezweig: Bei der Arbeit verletzten sich täglich (!) Hunderte von Menschen, weil sie stolpern, ausrutschen oder hinfallen. Deshalb sollten Unternehmer darauf achten, die Böden in Räumen und auf Wegen mit ausreichend rutschhemmenden Materialien zu belegen.

Die Ursachen für Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle (SRS-Unfälle) sind vielfältig. Stolpern kann man über ein nicht wahrgenommenes Hindernis, eine Kante oder eine Unebenheit im Boden. Oft trug ein Verletzter ungeeignete Schuhe oder seine Sicht war eingeschränkt (Dunkelheit, falsche Ausleuchtung, Tragen großer Gegenstände). Weit mehr als die Hälfte aller SRS-Unfälle werden durch Ausrutschen verursacht. Häufig folgt darauf ein schwerer Sturz, etwa von einem Fahrzeug, einer Rampe oder über Bord. Unterschiedlich glatte Bodenbeläge sind dabei typische Unfallauslöser!

Wodurch wird ein Boden „rutschig"?

- Eigenschaften des Bodens: Härte, Elastizität, Materialart, Profil, Rauheit, Belagwechsel.
- Zwischenmedium: Feuchtigkeit, Öl oder Ladungsrückstände zwischen Belag und Schuhsohle. Eine häufige Unfallursache ist außerdem eingetragene Nässe, zum Beispiel Regen, Eis oder Schnee.
- Schuh bzw. Schuhsohle: Art des Sohlenmaterials, Härte, Elastizität, Rauheit, Profil.

- Gehverhalten: Hast, Zeitdruck, Stress, Müdigkeit, Fehlsichtigkeit, Unaufmerksamkeit, Alkohol, körperliche Besonderheiten.

Was hat der Unternehmer zu bedenken?

Rutschsichere Verkehrswege im Innen- und Außenbereich müssen bei Neubauten schon in der Projektphase berücksichtigt werden. Eine Hilfe hierbei ist die BG-Regel 181 „Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr". Die Rutschhemmung wird an Prüfmustern durch Begehung auf einer schiefen Ebene unter Laborbedingungen getestet. Schuhsohle und Zwischenmedium (Öl) sind genau definiert. Aus einer Messreihe von mehreren Begehungen wird der Winkel ersichtlich, ab dem das Prüfmuster nicht mehr sicher begehbar ist. Die Einordnung erfolgt in fünf Bewertungsgruppen: Sie reichen von R 9 bis R 13, wobei R 13 die höchsten Anforderungen an die Rutschhemmung stellt.

„Der menschliche Gang ist eine der unsichersten Fortbewegungsarten, die es gibt."

Treffen häufig größere Mengen flüssiger Stoffe, z. B. Wasser oder Öl auf den Belag, sind sogenannte Verdrängungsräume im Boden erforderlich. Der Verdrängungsraum eines Bodens bzw. Bodenbelages ist der zur Geh-Ebene hin offene Hohlraum unterhalb dieser Ebene.

Baumustergeprüfte Bleche, wie Duett- und Quintettbleche aus Aluminium oder Bleche aus Edelstahl, werden ihre rutschhemmenden Eigenschaften nicht verändern, wenn sie so eingebaut und belassen werden, wie sie geprüft wurden. Anders ist es zum Beispiel bei Tränenblechen aus normalem Stahl. Sie werden mit der Bewertung R 10 geliefert. Wie ist es mit der Rutschhemmung, wenn sie anschließend farbig lackiert wurden? Dann ist erneut eine Gefährdungsbeurteilung gefordert! Aus den zu erwartenden Arbeits- und Umweltbedingungen (trocken oder nass, Verschmutzung durch Ladungsreste usw.) wird abgeleitet, welche Farbe verwendet werden soll und ob eventuell ein Anti-Slip-Mittel (Quarzsand oder Aluminiumsilikatkügelchen) erforderlich ist.

Ähnliche Überlegungen sind nötig, wenn vorhandene Verkehrs- und Arbeitsflächen rutschsicher gemacht werden sollen:

- Auf häufig frequentierten Flächen, auf denen eine große Standsicherheit der Mitarbeiter gefragt ist, geben nachträglich aufgeschweißte „Warzen" zusätzlichen Halt (Diagonalabstand nicht größer als 5 cm).
- Elastische und keramische Bodenbeläge oder Beläge aus Naturstein werden oft durch falsche Pflege in ihren rutschhemmenden Eigenschaften verändert. Die Pflegehinweise der Hersteller müssen unbedingt beachtet werden!
- Auf glatten und wenig profilierten Oberflächen kann eine Bewertung der Rutschgefahr durch Messung der Gleitreibung erfolgen. Diese Prüfung ist keine Baumusterprüfung und kann somit nicht zur Auswahl im Planungsstadium herangezogen werden. Messtechniker und Sachverständige ermitteln mit einem Gleitmessgerät den Gleitreibungskoeffizienten. Damit lässt sich die konkrete Rutschgefahr im Arbeitsbereich bewerten.
- Sind technische Maßnahmen kurzfristig nicht umsetzbar oder Gefährdungen zeitlich begrenzt (etwa bis der Boden trocken ist), sind organisatorische Maßnahmen nachzuschalten: zeitweilige Absperrung der Fläche und Warnhinweise, wie „Warnung vor Rutschgefahr" oder „Warnung vor Stolpergefahr" (siehe BGV A8, Anlage 2).

Der richtige Schuh

Bei der Auswahl der „Persönlichen Schutzausrüstung Fußschutz" hilft die BG-Regel 191 „Benutzung von Fuß- und Knieschutz". Das Wichtigste in Kürze:

- Material und Profil der Sohle sind entscheidend für die rutschhemmende Wirkung eines Schuhs.
- Soll der Schuh hohen Belastungen standhalten (Gefahr überrollt zu werden), sind „Sicherheitsschuhe" S2 oder S3 erforderlich (Schutzwirkung durch Zehenkappe, mit 200 J geprüft).
- „Schutzschuhe" P2 oder P3 sind angebracht, wenn eine Zehenkappe ausreicht, die vor mittleren Belastungen schützt (geprüft mit 100 J).
- Außerdem sollte man bei der Auswahl der Schuhe auf die körperlichen Besonderheiten des Trägers achten: Sein Gewicht hat Einfluss auf die Bemessung der Fersendämpfung. Die Schuhweite muss stimmen, ebenso Knöchelschutz und Schaftgestaltung, denn nur ein bequem passender Schuh wird auch akzeptiert. Kompetente Beratung und Anproben wie beim privaten Schuhkauf sind deswegen unerlässlich. Im modischen Schick sind viele Sicherheitsschuhe, Schutzschuhe oder Berufsschuhe heute kaum noch von den Freizeitschuhen zu unterscheiden. Für die Bereitstellung der Persönlichen Schutzausrüstung ist übrigens der Unternehmer zuständig.

Jochen Gaedt

DARAUF MÜSSEN SIE IMMER ACHTEN

- Vermeiden Sie Stolperfallen und halten Sie Verkehrswege frei. Räumen Sie Arbeitsmittel weg, die nicht mehr benötigt werden.
- Beseitigen Sie Verunreinigungen wie ausgelaufenes Öl, Ladungsreste, Feuchtigkeit und Ähnliches sofort.
- Benutzen Sie nur die vorgesehenen Verkehrswege. Vermeiden Sie ungesicherte Abkürzungen.
- Kennzeichnen Sie Gefahrstellen, sichern Sie Absturzstellen.
- Achten Sie bei Podesten auf ausreichende Flächengröße.
- Benutzen Sie gesicherte Leitern (keine improvisierten Notlösungen!) und sichere Tritte im Innenbereich.
- Begehen Sie Treppen vorschriftsmäßig: steile Treppen rückwärts hinabsteigen, Handläufe der Treppen benutzen.
- Springen Sie nicht von höher gelegenen Arbeitsplätzen herab.
- Schalten Sie Beleuchtungen bei Dunkelheit und Dämmerung ein, wenn es die Verkehrsvorschriften erlauben. Benutzen Sie gegebenenfalls Taschenlampen.
- Vermeiden Sie Zeitdruck und Hektik.
- Benutzen Sie die Ihnen zur Verfügung gestellte Persönliche Schutzausrüstung und tragen Sie grundsätzlich rutschsicheres und festes Schuhwerk.



Arbeitsschutz ist Alltagswissen

Mitte September fand das erste Seminar für Führungskräfte in der Seeschifffahrt und Fischerei statt. Die Teilnehmer erfuhren, welche Vorgaben heute für die Prävention gelten und wie aus Gesetzestexten, Richtlinien und Regeln gelebter Arbeitsschutz wird.

Es gibt hier keine Drohkulissen", betonte Martin Küppers (Leiter der Hauptabteilung Arbeitssicherheit der BG Verkehr) in seinem Vortrag zum Thema Verantwortung mehrfach, „Sie sollten aber wissen, in welchem gesetzlichen Rahmen Sie sich bewegen." Denn so viel steht fest: Das Arbeitsschutzgesetz definiert die Verantwortung des Unternehmers sowie der Personen, die in Leitungsfunktion für den Betrieb tätig sind. Diese Verantwortung besteht ohne schriftlichen Auftrag und wird im Fall eines Arbeitsunfalls hinterfragt: „Wer ist die verantwortliche Person im Sinne von § 13 Arbeitsschutzgesetz?" Darüber hinaus gibt es Personen, die kraft eines schriftlichen Auftrags Funktionen des Arbeitsschutzes wahrnehmen, zum Beispiel als Beauftragte für Gefahrstoffe oder Brandschutz. Klärungsbedarf bestand bei der Abgrenzung zwischen der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Sicherheitsbeauftragten.

Sifa, FASI und Sicherheitsbeauftragter

„Für die Seebetriebe galten im Arbeitsschutz lange Zeit Besonderheiten", erläuterte Stephan Schinkel, der bereits bei der See-BG Referent für Ausbildung und Arbeitssicherheit war und bei der BG Verkehr das Referat Seeschifffahrt und Fischerei leitet. Früher wurden Seeleute in der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-BG am Priwall nach der UVV See ausgebildet. Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (früher FASI, heute Sifa) gab es in zwei Varianten: als Bordfachkraft und als Fachkraft für den Seebetrieb. Diese Fachkraft für den Seebetrieb wird im heutigen System wegen ihrer umfangreicheren Ausbildung als Sicherheitsfachkraft anerkannt, nicht aber die Fachkraft für den Bordbetrieb. „Diese Kollegen müssten bei Interesse die Ausbildung neu absolvieren", sagte Schinkel. Die Sifa berät den Unternehmer in allen Fragen, die für Arbeitssicherheit und Gesund-

heitsschutz von Bedeutung sind, zum Beispiel bei der Umsetzung der DGUV Vorschrift 2, der Gefährdungsanalyse oder der Anschaffung neuer Arbeitsmittel.

Der Sicherheitsbeauftragte dagegen wird direkt vom Unternehmer benannt. Seine Tätigkeit ist für jedes Unternehmen verbindlich vorgeschrieben und soll den Kontakt zur Praxis sicherstellen. Er arbeitet also wie bisher als Gleicher unter Gleichen in seinem Beruf und achtet dabei besonders auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz vor Ort. Sicherheitsbeauftragte können – müssen aber nicht – bei der BG Verkehr einen einwöchigen Lehrgang belegen, um sich mit ihren Aufgaben vertraut zu machen.

Mit Wissen und Wollen

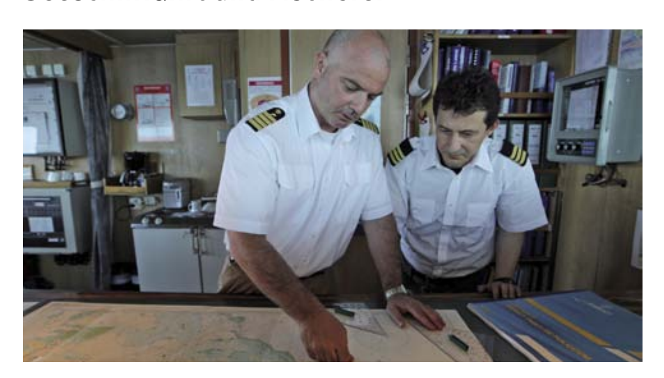
Anhand zahlreicher Beispiele erläuterten die Referenten, dass es bei Arbeitsschutz in erster Linie auf Kompetenz, Erfahrung und Sorgfalt der Verantwortlichen ankommt. Als „Garant" für die Arbeitssicherheit müsse man sich ähnlich verhalten wie ein aufmerksamer Vater, der seine Kinder vor Gefahren beschützen wolle, so Küppers. Oft habe man aus der Erfahrung heraus ein Wissen oder Gefühl dafür, was falsch sein könnte, häufig gelte es, die Risiken einer bestimmten Situation einzuschätzen und sicherheitshalber Gegenmaßnahmen zu treffen.

Die Beispiele von schweren und tödlichen Unfällen aus der Seeschifffahrt machten unmissverständlich deutlich: Die Unfallursache ist fast immer auf die Fehleinschätzung einer Situation zurückzuführen. Nicht der Orkan als solcher löst den Unfall aus, sondern der Vorgesetzte, der seine Leute zum falschen Zeitpunkt herausschickt; nicht die Leine, sondern der Seemann, der gedankenlos am falschen Ort steht, wenn sie zurückschlägt; nicht das Übersetzen, sondern der Kollege, der meint, es lohne sich nicht, eine Arbeitssicherheitsweste anzulegen... Besonders junge angehende Führungskräfte sollten früh mit Sicherheitsthemen vertraut gemacht werden, darin waren sich die Anwesenden einig. Denn gelebte Verantwortung begegnet dem Leichtsinn im Alltag mit überlegter Sorgfalt – auch auf die Gefahr hin, sich mit guten Ratschlägen unbeliebt zu machen. „Handeln bedeutet tun oder unterlassen", betonte Küppers. „Sie müssen abwägen: Nicht alles, was denkbar ist für mehr Sicherheit, ist auch erforderlich. Oft reicht Ihr Alltagswissen völlig aus, um Arbeitsunfälle zu vermeiden."

Die Teilnehmer des ersten Seminars (Geschäftsführer, Inspektoren und Kapitäne) bewerteten die Veranstaltung zum Abschluss durchweg positiv – last but not least auch deshalb, weil „die aus der Verwaltung" auf konkrete Fragen auch konkrete Antworten geben konnten! **(dp)**

WEITERE INFORMATIONEN

Seminare für Führungskräfte aus Seeschifffahrt und Fischerei



Der Inhalt

- Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaft
- Arbeitsschutzvorschriften für Seebetriebe – Überblick
- Pflichten von Unternehmern und Vorgesetzten
- Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes
- Kommunikation und Führung
- Unterweisung von Mitarbeitern
- Gefährdungsbeurteilung
- Arbeitsschutz und International Safety Management (ISM)
- Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung

Die nächsten Termine

21. - 23. 11. 2011 (für Betriebsräte)
13. - 15. 12. 2011

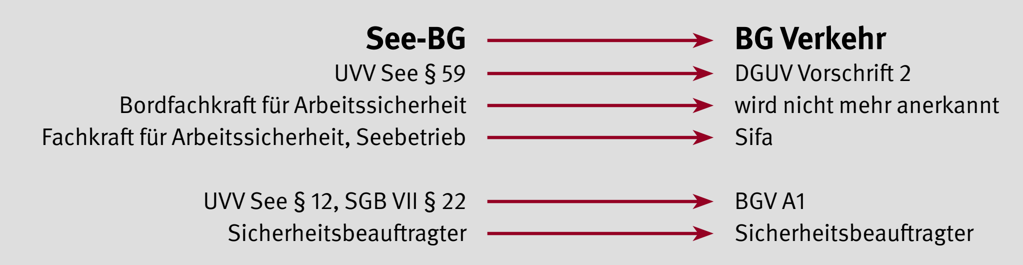
Die Kosten

Wenn das Seminar dem Arbeitsschutz im eigenen Unternehmen dient, übernimmt die BG Verkehr für ihre Mitgliedsbetriebe die Kosten für die Schulung, die Unterbringung, die Verpflegung sowie die An- und Abreise nach den geltenden Reisekostenbestimmungen. Unterlagen für die Schulung werden ebenfalls zur Verfügung gestellt. Der Arbeitgeber stellt die Teilnehmer für die Dauer der Schulungsmaßnahme frei.

Kontakt

E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-1082
Internet: www.bg-verkehr.de

ORGANISATION DES ARBEITSSCHUTZES





Arbeiten von Leitern aus nur bei stillliegendem Schiff

© Jochen Gaedt

Wenn vorhanden, fest eingebaute Laderaumausstiege benutzen - aber mit sicherem Übergang am Lukensüll!

© Heinz-Hermann Mecklenburg

Der richtige Umgang mit Leitern

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle bilden noch immer einen Schwerpunkt im Unfallgeschehen der Binnenschifffahrt. Auch Absturzunfälle sind nicht selten. Sie ereignen sich oftmals beim Umgang mit Leitern. Diese werden vielfältig an Bord benötigt, zum Beispiel um an oder von Bord oder in den Laderaum zu kommen.

Auswahl

Die universell einsetzbare Leiter gibt es nicht. Je nach Einsatzzweck kommen unterschiedliche Leitern zum Einsatz. Sie müssen sich für den jeweiligen Zweck eignen. Hilfestellung bietet die Gefährdungsbeurteilung. Für die Auswahl einer Leiter ist zu berücksichtigen:

- Arbeitsaufgabe (Leiter soll als Arbeitsplatz oder Zugang dienen),
- Arbeitsweise auf Leitern (z. B. Übersteigeverbot bei Stehleitern),
- Wahl, ob Sprossen- oder Stufenleitern in Abhängigkeit von der Benutzungsdauer,
- Zulässige/erforderliche Tragkraft (z. B. Standard-Tragfähigkeit von maximal 150 kg),
- Beschaffenheit der Aufstellflächen (z. B. glatt, uneben),
- Aufstellungsumgebung (z. B. durch elektrische Anlagen; Bereiche mit Explosionsgefahr).

Je nach Arbeitsaufgabe und Arbeitsbedingungen können Zubehörteile für Standardleitern oder speziell angefertigte Leitern erforderlich sein. Weitere Informationen finden Sie in der BGI 694 „Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten“.

Als Zugang zum Laderaum sind möglichst fest verlegte Steigvorrichtungen einzubauen. Grundsätzlich sehen dies auch die Unfallverhütungsvorschrift „Wasserfahrzeuge“ (BGV D19) und die Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) für den Bereich der Laderäume vor, wobei die Ausführung nach der Europäischen Norm DIN EN 13574 erfolgen sollte. Die Norm umfasst neben den Steigleitern, den Steigeisen- und Sprossengängen auch die in den Schotten integrierten Aufstiege. Die Möglichkeit der Aus- und Nachrüstung mit festen Aufstiegen ist nicht immer gegeben. Auch UVV und BinSchUO sehen in diesem Ausnahmefall zwei tragbare Raumleitern (Anlegeleitern) vor. An Bord kommen hierbei überwiegend leichte Aluminiumsprossenleitern zum Einsatz. Sie werden allerdings nicht nur als Zugang in den Laderaum eingesetzt, sondern überall, wo entsprechende Höhenunterschiede zu überwinden sind. Bei den leichten Alu-Leitern ist zu beachten, dass sie empfindlich gegen Stoß- und Schlagbeanspruchung sind und zum Rutschen und Drehen bei ausmittiger Belastung neigen.

Benutzung

Bei der Benutzung der häufig angewandten Sprossenanlegeleitern sind einige wichtige Regeln zu beachten:

- Sichtprüfung auf Beschädigungen, beschädigte Leitern sofort aus dem Verkehr ziehen und nicht behelfsmäßig „flicken“.
- Aufstellen der Leitern nur auf rutschsicheren Böden; alles „Störende“ (z. B. Ladungsreste) vom Boden entfernen.
- Der richtige Anstellwinkel beträgt 65°-75° (§24 BGV D19).



Vorbildliche Sicherung der Laderaumleiter durch einstellbare Sicherungsbügel

Auf die richtige Länge der Leiter achten - die obersten Sprossen dürfen nicht begangen werden.

- Insbesondere Leitern, die zum Übersteigen (z.B. des Lukensülles) genutzt werden, müssen an beiden Holmen gegen Wegrutschen gesichert sein und mindestens 1 m über die Austrittsstelle hinausragen, wenn keine andere Haltemöglichkeit vorhanden ist; Sprossen über der Austrittsstelle dürfen nicht begangen werden.
- Bei Arbeiten auf der Leiter nur so weit seitlich hinauslehnen, dass der Körperschwerpunkt zwischen den Leiterholmen liegt und beide Füße auf derselben Sprosse stehen.
- Leitern (und Tritte) regelmäßig auf ordnungsgemäßen Zustand prüfen.

Die Prüfungen sollten mithilfe von Checklisten (z.B. Anhang 2 der BGI 694) vorgenommen werden. Die Lagerung der Leitern sollte gegen schädigende Einwirkungen geschützt erfolgen. Schäden können je nach Werkstoff z.B. durch Witterungseinflüsse, sonstige Feuchtigkeits- und Temperatureinflüsse sowie Säure- und Laugeneinwirkungen eintreten.

Unterweisung

Die genannten Hinweise zur Leiterauswahl sowie die Regeln und Tipps für den sicheren Umgang mit Leitern sind in den regelmäßig durchzuführenden Unterweisungen der Mitarbeiter zu berücksichtigen. So kann verdeutlicht werden, dass das Arbeiten von Leitern erfahrungsgemäß gefährlicher ist als von anderen Arbeitsmitteln aus.

(rb)

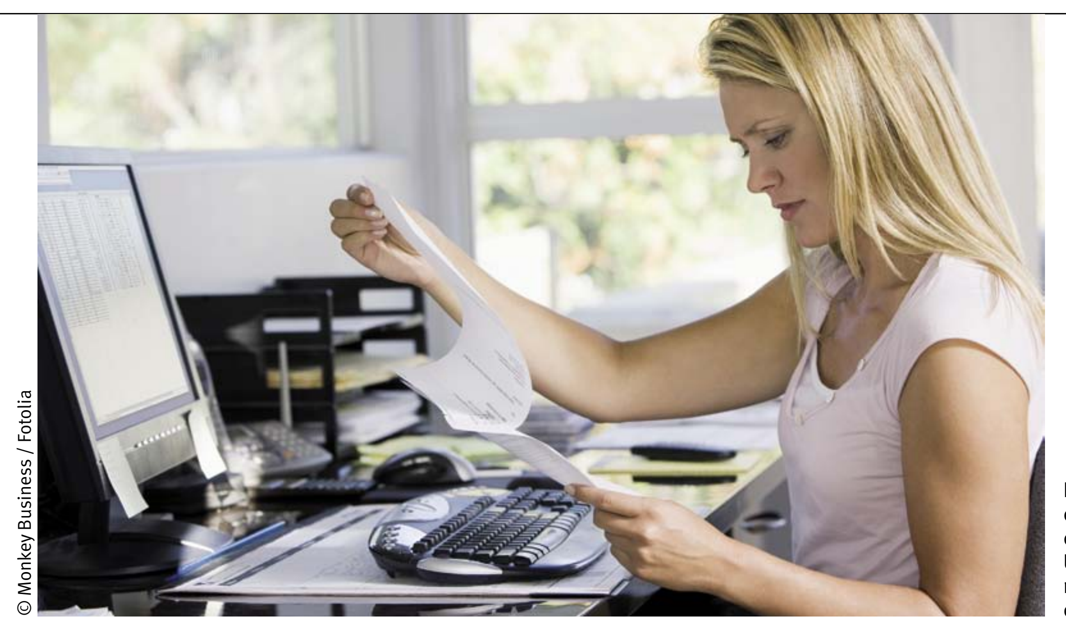
MELDUNGEN

Präventionsfachausschuss tagte

Zu seiner letzten Sitzung in der Legislaturperiode traf sich der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt am 20.09.2011 in Iserlohn. Auf der Tagesordnung stand u.a. eine Unterweisungskarte „Stückgutverladung“. Sie soll den Mitgliedsunternehmen als Unterstützung bei der regelmäßigen Unterweisung der Besatzungsmitglieder dienen. Ein weiteres Thema war die Arbeitssicherheit an Winden und Spannvorrichtungen. Hier wurde sowohl auf die Forderungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung als auch auf die bestehenden Normen hingewiesen. Ein weiteres Thema war zudem das Unfallgeschehen in den Betrieben der Binnenschifffahrt. Über die Zusammensetzung und die Arbeit des Ausschusses nach der Neukonstituierung in der aktuellen Legislaturperiode werden wir in einer der kommenden Ausgaben berichten.

Vor 2006 hergestellte aufblasbare Rettungswesten von HAMMAR sollten dringend gewartet werden

Aufblasbare Rettungswesten von HAMMAR, die mit hydrostatischem Auslöser ausgestattet, vor 2006 hergestellt und in letzter Zeit nicht gewartet wurden, sollten auf ihre Sicherheit überprüft werden. Der Hersteller ruft dazu auf, da es bei einigen vor 2006 hergestellten Dichtungsringen, mit denen der hydrostatische Auslöser an der Rettungsweste befestigt ist, zu frühzeitiger Materialermüdung gekommen war. Besitzern von HAMMAR-Rettungswesten, die vor 2006 hergestellt wurden – das Herstelldatum lässt sich innen an der Hülle der Rettungsweste ablesen –, wird daher empfohlen, sich an die nächstgelegene Vertragswerkstatt zu wenden, um dort die jährliche Wartung durchführen zu lassen.


© Monkey Business / Fotolia

Bis 2014 sind die Entgeltmeldungen für die Unfallversicherung doppelt einzureichen.

Entgeltmeldung

Bis 2014 müssen Unternehmer die Entgelte für die Unfallversicherung doppelt melden – bei der Berufsgenossenschaft und bei den Einzugsstellen der Krankenversicherung.

Seit 2009 haben Unternehmer durch das Unfallversicherungs-Modernisierungsgesetz (UVMG) und die Datenerfassungs- und Übermittlungsverordnung (DEÜV) neue Meldepflichten. Sie müssen bei den Meldungen zur Sozialversicherung nun auch Angaben über ihre gesetzliche Unfallversicherung machen. Man spricht dabei auch vom DBUV – dem „Datenbaustein Unfallversicherung".

Ab 2014 soll der Entgeltnachweis an die BG Verkehr entfallen. Die BG erhält die für die Beitragsberechnung erforderlichen Bruttoentgelte der Arbeitnehmer dann nur noch über die DEÜV-Meldungen. Bis dahin gibt es einen „Parallelbetrieb", das heißt, die Unternehmen melden die erforderlichen DEÜV-Daten und reichen gleichzeitig noch ihren Entgeltnachweis bei der Berufsgenossenschaft ein. Der „Parallelbetrieb" ist eine Art Testphase. Dabei werden die Daten der eingereichten Entgeltnachweise mit den elektronischen DEÜV-Meldungen abgeglichen. Bitte achten Sie darauf, dass Ihre Meldung für die Unfallversicherung richtig und vollständig ist. Sollten größere Differenzen auffallen, wird die BG Verkehr Kontakt mit den betroffenen Unternehmen aufnehmen.

TIPP

Die Gefahrtarifstelle/n Ihres Unternehmens finden Sie jederzeit in unserem Serviceportal BG*direkt* auf unserer Homepage: Gehen Sie dazu einfach auf www.bg-verkehr.de und klicken Sie rechts den Button BG*direkt* an. Nach der Anmeldung mit Ihren persönlichen Zugangsdaten erscheint das Startmenü mit der Rubrik „DEÜV-Daten". Dort finden Sie Ihre Gefahrtarifstelle/n und auch die für das betreffende Jahr geltenden Mindestentgeltwerte.

Haben Sie Fragen? Für eine schnelle und gezielte Antwort haben wir eine E-Mail-Adresse eingerichtet:
service-deuev@bg-verkehr.de

Für die DEÜV-Meldung wichtige Daten

(Diese Angaben gelten ausschließlich für Unternehmen der ehem. BGF.)

- **Die Betriebsnummer der BG Verkehr:** Sie lautet 15141364.
- **Die Betriebsnummer der Gefahrtarifstelle** (auch GTS oder Strukturschlüssel genannt): Sie lautet ebenfalls 15141364.
- **Die Mitgliedsnummer des Unternehmens** bei der BG Verkehr: Ihre Mitgliedsnummer besteht aus neun Ziffern. Bitte achten Sie im DEÜV-Meldeverfahren auf die richtige Schreibweise der Mitgliedsnummer, sie muss ohne Leerstellen erfasst werden.
- **Die Gefahrtarifstelle(n) des Unternehmens:** Ihr Unternehmen wurde nach dem 24. Gefahrtarif der BG Verkehr zu einer Gefahrtarifstelle veranlagt. Diese Schlüsselzahl steht für den Gewerbezweig, den Sie ausüben (für Taxiunternehmer ist die Gefahrtarifstelle zum Beispiel 530). Bei Unternehmen, die mit mehr als einer Gefahrtarifstelle veranlagt sind, sind die einzelnen Beschäftigten den zutreffenden Gefahrtarifstellen zuzuordnen.
- **Das Bruttoentgelt der Beschäftigten:** Melden Sie hier dieselben Summen wie bei der BG Verkehr. Zu melden ist das in der Unfallversicherung nachweispflichtige Bruttoentgelt. Dabei sind vor allem bei geringfügig Beschäftigten oder unentgeltlich Beschäftigten die für das betreffende Jahr geltenden Mindestentgeltwerte zu beachten.
- **Die Arbeitsstunden der Beschäftigten:** Melden Sie bitte, wie beim Entgeltnachweis, die von den Beschäftigten tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden. Wenn darüber keine exakten Aufzeichnungen vorliegen, genügt auch eine möglichst genaue Schätzung der Arbeitsstunden.

BG Verkehr

Fünf Fragen an



Alexandra Pohl, Operations Manager bei der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft in Hamburg

Alexandra Pohl (38) ist eine moderne „Seefrau" mit Zeugnissen zum Kapitän und weltweiter Seefahrtzeit. Heute kümmert sie sich bei Bugsier um die nautische Betreuung und den Einsatz der Offshore-Schlepper. Wir trafen sie beim Seminar für Führungskräfte (S. 24).

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Jederzeit gerne denke ich an das erste Schiff zurück, auf dem ich direkt nach dem Studium als Junioroffizierin eingesetzt war. Es war ein Containerschiff auf weltweiter Fahrt. Die ersten Seewachen, bei denen ich das Schiff selbst fuhr, und die ersten eigenverantwortlich ausgedachten und durchgeführten Reparaturen in der Maschine werde ich wohl nie vergessen.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
An Bord der großen Schiffe vergisst man oft, welches Wunderwerk an Technik in einem Schlepper steckt. Ich bin schwer beeindruckt vom Voith-Schneider-Antrieb, den die meisten unserer Schlepper noch haben. Es gibt ihn schon seit 1926 und mit seiner Hilfe können Schlepper besonders fein und reaktionsschnell manövrieren.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?
Ich habe sehr viel Glück gehabt und keinen schweren Unfall an Bord erleben müssen. Ein Beinaheunfall, den ich als Schiffsmechanikerin erlebte, hat mich jedoch nachhaltig beeindruckt. Beim Festmachen ist das Auge einer Festmacherleine gebrochen, die Leine ist wie eine Peitsche zurückgeschnellt und uns auf der Station – gefühlt! – zentimeternah am Kopf vorbeigeschlagen. Wir haben Glück gehabt, aber mich hat der Schreck gelehrt, niemals in Zugrichtung und im gefährlichen Bereich von Festmacherleinen zu stehen.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
An Bord gibt es viele wichtige Arbeitsschutzregeln – die gute alte UVV See hat uns jahrzehntelang treue Dienste dabei geleistet. Jetzt arbeite ich im Büro, dort achten wir auf ergonomische Stühle und eine sinnvolle Anordnung der Schreibtische. Außerdem versuche ich, aktiv durch Bewegung etwas für meine Gesundheit zu tun.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?
Ich habe oft direkt mit unseren Schleppern und den Seeleuten zu tun. An Bord zu sein, zu versuchen, die Kollegen dort zu entlasten und mitzubekommen, was sie stört und wie wir an Land das beheben können, ist für mich der wichtigste Teil meiner Arbeit. Wenn ich dann noch die Gelegenheit bekomme, einen Einsatz mitzufahren, freut mich das besonders. Es gibt kaum etwas Spannenderes, als einen Schlepper bei der Arbeit zu erleben.

GESUND UNTERWEGS

Jacke mit Nachleuchteffekt

Ob im Pannendienst, als Müllwerker oder im privaten Bereich beim Wandern, Joggen oder Radfahren: Um bei jeder Witterung optimal erkennbar zu sein, ist es wichtig, die richtige Kleidung zu tragen. Besonders in der dunklen Jahreszeit.

In der Arbeitszeit wird deshalb Warnkleidung getragen. Diese besteht aus fluoreszierendem Grundmaterial, das mit retroreflektierenden Warnstreifen versehen ist. Das fluoreszierende Material erzielt seine Wirkung nur durch den Anteil an UV-Strahlung, der sich in natürlichem Licht befindet und wirkt deshalb nur bei Tageslicht. In der Dunkelheit funktioniert die Erkennung nur durch die retroreflektierenden Warnstreifen. Sie reflektieren auftreffendes Licht in die Richtung zurück, aus der es kommt. Wie sieht es jedoch mit unserer Kleidung im Alltag aus? Dass die Kleidung noch nachleuchtet, auch wenn man bereits aus dem Scheinwerferlicht heraus ist – eine Photo-Lumineszenz-Beschichtung (winzige kleine Kristalle) macht es nun möglich. Die Firma EverGlow hat eine Winterjacke entwickelt, deren Polyestergewebe die Fähigkeit hat, sich bei Tageslicht oder durch künstliches Licht (z. B.: Halogenlicht) aufzuladen und in der Dunkelheit sanft zu leuchten.

Eine gute Idee, und vor allem eine sichere! Denn beispielsweise im Jahr 2010 kamen mehr als die Hälfte aller getöteten Fußgänger bei Dämmerung und Dunkelheit ums Leben.

(uh)

Nachleuchtende Jacke ROFA-Glow



AUSGERUTSCHT - AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Beim Vorziehen der Ware aus dem Fahrzeug ist der Kurierfahrer über die Ladekante abgerutscht und fiel nach hinten aus dem Sprinter auf seine linke Hand. Er brach sich am linken Unterarm die Speiche.

Der Fahrer rutschte vom Trittbrett des Kleintransporters und fiel auf das linke Knie. Er erlitt rechts einen Quadrizepssehnenriss.

Der Fahrer belud und sicherte gepresste Altpapierballen. Danach stieg er über die am Fahrzeug befestigte Trittleiter ab. Als er das zweite Bein auf den Boden setzte, rutschte er auf den nassen Papierresten, die sich aus den Ballen gelöst hatten, aus. Er erlitt einen Kreuzbandriss.

Beim Abdecken des Papiercontainers rutschte der Fahrer von der Leiter und fiel auf Gesäß und rechtes Bein. Er erlitt einen Muskelriss. Ein Bluterguss im rechten Oberschenkel musste ausgeräumt werden.

Beim Verschließen des Rolltores vom Container rutschte der Fahrer bei Regen von der nassen Ladefläche des Containers ab und fiel rund einen Meter tief auf Beton. Er trug Schürfwunden am linken Ellenbogen davon, prellte sich Bruskorb und Hüfte und verstauchte sich das linke obere Sprunggelenk.

Der Busfahrer lief vor Dienstbeginn in die Busabstellhalle, rutschte aus und fiel auf beide Knie. Er trug eine Prellung davon.

Beim Aussteigen rutschte der Busfahrer von der Stufe ab, knickte mit dem Fuß um und verletzte sich das rechte obere Sprunggelenk.

DIE ZAHL

17.542

Beratungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz fanden 2010 in bei der BG Verkehr versicherten Unternehmen statt.

SEHENSWERT

Jugendstil-Wasserkraftwerk



Idyllisch gelegen in der Rureifel

Das 1905 in Betrieb genommene Heimbacher Kraftwerk (Industriemuseum RWE) kann einmal täglich ohne Anmeldung im Rahmen einer Führung besichtigt werden. Eine Ausstellung historischer Elektrogeräte, ein Betriebsbüro im Originalzustand von 1904 und eine Dokumentation zum Zeitgeschehen warten auf die Besucher.

Führungen:
März – Nov.: Mo – Fr 14.30 Uhr, Sa, So und feiertags 14.00 Uhr. Dez. – Jan.: Sa und So. 14.00 Uhr. Gruppenführungen nach Vereinbarung.

RWE-Industriemuseum, 52396 Heimbach Hasenfeld, Tel.: 02446 9504320

MITMACHEN UND GEWINNEN

Einrichtung mancher Autos		im Museum präsentieren	Ehesymbol	Kurzform von Kenneth	Abk.: ultraviolett	Stadt in Ostbelgien	Zeichen für Helium	den Mond betreffend		Ausruf des Ekels	
		7									
Gründer des Türkischen Reiches		Show		5				Mietauto		Rohrinnendurchmesser	
	9				Alarmgerät		ein Kolbenhub				
Gelände, Gebiet		verfallenes Bauwerk		abgesondert, einzeln							4
		6					Riese im Alten Testament		Nordatlantikpakt (Kw.)		Sicherheitsriemen
italienisch: er			2	best. Artikel (3. Fall)		eines Sinnes					
mildern							3	arab.: Vater / Abk.: Südwest			
Stadt im Hegau				8		Herbstblume			10		®
Zeichen für Neon			Gedächtnisstütze					1			

s1210.3-14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Die Buchstaben von 1 bis 10 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
16. Dezember 2011

Unter den Teilnehmer/innen mit der richtigen Lösung werden als Preise ausgelost:
1. Preis: 50 Euro
2. bis 5. Preis: 25 Euro

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen.

Gewinner aus 5/2011

1. Preis 50 Euro
H. Orgis, Greifswald
2. bis 5. Preis je 25 Euro
A. Herzog, Selb
P. Schäfer, Berlin
S. Gehm, Bonn-Beuel
R. Munder, Stuhr



Ihr nächster SicherheitsProfi: 16.12.2011

REPORTAGE
Unterwegs mit einem Paketdienst

RISIKO RAUS!
Rückblick auf die Kampagne bei der BG Verkehr





Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 7/2011**

☐ **Schleppen von Luftfahrzeugen** (Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt Nr. 04)
☐ **Sicherheit auf Start- und Landeplätzen** (Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt Nr. 11)
☐ **Sicherheit auf Start- und Landeplätzen** (Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt Nr. 13)

Mitglieder der BG Verkehr erhalten je 3 Exemplare kostenlos, jedes weitere zum Preis von 3,50 Euro (für Nichtmitglieder 7 Euro), jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Zwischen Landung und Start** (DVD)

Mitglieder der BG Verkehr erhalten den Film zum Preis von 7,50 Euro (für Nichtmitglieder 15 Euro), jeweils plus MwSt. und Versandkosten

Firmenname

zu Händen

Straße | Postfach

Ort

Datum | Unterschrift

Datenschutzvereinbarung: Mit der Übermittlung meiner Adressdaten an das von der BG Verkehr beauftragte Versandunternehmen GSV GmbH erkläre ich mich einverstanden. Die Adressdaten dienen ausschließlich dem einmaligen Versand. Ihre Weitergabe an Dritte ist untersagt.

Bekanntmachung der Wahlergebnisse

Der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft gibt gemäß § 79 Abs. 3 der Wahlordnung für die Sozialversicherung das endgültige Wahlergebnis auf den folgenden Seiten bekannt.

VERTRETERVERSAMMLUNG

Vorsitzender: Ulrich Bönders
stv. Vorsitzender: Prof. Dr. Michael Rachow
Wechsel im Vorsitz jährlich zum 1. Oktober

I. Vertreter der Versicherten: Mitglieder

Liste ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft [1]				
1.	Krüger, Manfred	geb. 1956	Ingersaueler Straße 16	53819 Neunkirchen-Seelscheid
2.	Häweling, Volker	geb. 1967	Van-Gogh-Str. 54	47228 Duisburg
3.	Kusserow, Boris	geb. 1968	Pappelallee 29 a	14656 Brieselang
4.	Schön, Volker	geb. 1953	Am Eisernen Schlag 56	60431 Frankfurt M.
5.	Gutsmann, Detlef	geb. 1954	Offenbau 118	91177 Thalmässing
6.	Günther, Frank	geb. 1965	Friedenstr. 13 E	07743 Jena
7.	Mauter, Kurt	geb. 1954	Zur Höchte 2	27330 Asendorf
8.	Rummel, Bernhard	geb. 1953	Stendergrund 9	34508 Willingen
9.	Witzke, Wolfgang [2]	geb. 1959	Lorbacher Weg 7	53894 Mechernich-Bergheim
10.	Geitmann, Peter	geb. 1957	Schwaaner Landstraße 7	18055 Rostock
11.	Limp, Anette	geb. 1956	Mertener Str. 13	50389 Wesseling
12.	Rachow, Prof. Dr. Michael	geb. 1958	Königsfarnweg 11	18198 Kritzmow
13.	Faust, Uwe	geb. 1954	Mozartstr. 2	34298 Helsa
14.	Stelljes, Norbert	geb. 1952	Wursterstr. 185c	27580 Bremerhaven
15.	Dettmann, Hartmut	geb. 1956	Böhringerweg 113	72250 Freudenstadt
16.	Näser, Andreas	geb. 1961	Lessingweg 21/23	04316 Leipzig
17.	Herdegen, Frank	geb. 1953	Zühlsdorfer Str. 1	12679 Berlin
18.	Lupke, Fredi	geb. 1947	Kirchstr. 39	73102 Birenbach
19.	Garbrecht, Christian	geb. 1961	Zwergenweg 1	13465 Berlin
20.	Schaefer, Karl-Maria	geb. 1949	Erftstr. 4	50389 Wesseling

Liste der Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V) [3]				
1.	Wiesholler, Dr. Maximilian	geb. 1961	Goethestr. 27	85521 Ottobrunn
2.	Hartmann, Walter	geb. 1949	Baumgartenstr. 37	64331 Weiterstadt
3.	Sitek, Andreas	geb. 1967	Steinmetzstr. 23	10783 Berlin
4.	Herth, Stefan	geb. 1959	Rosenaustr. 18	63303 Dreieich
5.	Viergutz, Gerhard	geb. 1949	Lohkampstr. 175	22523 Hamburg
6.	Knops, Detlef [4]	geb. 1952	Am Kempishof 28	50354 Hürth
7.	Geyer, Dr. Jürgen[5]	geb. 1962	Frühlingsstraße 22	76275 Ettlingen
8.	Dießner, Sammy[6]	geb. 1963	Lindenbarg 9	23845 Itzstedt

Vertreter der Versicherten: Stellvertreter

Liste ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft				
1.	Höfs, Frank	geb. 1962	Liebenthaler Weg 10	16559 Liebenwalde
2.	Kolb, Reiner	geb. 1955	Altheimerstraße 10	66500 Hornbach
3.	Doepelheuer, Gerd	geb. 1957	Helbigweg 13	38820 Halberstadt
4.	Brunner, Franz	geb. 1953	Adolf-Kolping-Str. 23	84140 Gangkofen
5.	Diekamp, Jutta	geb. 1954	Hauptstraße 11	25474 Ellerbek
6.	Hollain, Edith	geb. 1953	Ermanstraße 17	12163 Berlin
7.	Löffler, Jan	geb. 1956	Neue Schulstr. 36	07407 Rudolstadt
8.	Thiele, Karl	geb. 1957	Unterer Torweinberg 17	97084 Würzburg
9.	Dreyer, Detlef	geb. 1950	Kemnitzer Chaussee 54	14542 Werder
10.	Netzband, Sönke	geb. 1958	Kranichwiesen 2	21776 Wanna
11.	Görner, Frank	geb. 1956	Mühlensteig 8	01257 Dresden
12.	Straßner, Jürgen	geb. 1964	Freiherr v. Eichendorffstr. 23	27612 Loxstedt
13.	Looschen, Karl-Ernst	geb. 1954	Norderfeld 42	26919 Brake
14.	Bringe, Oliver	geb. 1958	Birkenstraße 19	21445 Wulfsen
15.	Kiepe, Werner	geb. 1959	Nievenheimer Str. 12	40221 Düsseldorf
16.	Wetzig, Jörg	geb. 1963	Dorfstraße 10	39524 Fischbeck/OT Kabelitz
17.	Spitz, Karl-Heinz	geb. 1961	Fritz-Lau-Straße 3	24226 Heikendorf
18.	Beyer, Udo	geb. 1961	Weichselstr. 66	12043 Berlin

Liste der Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V) [7]				
1.	Zeisig, Christian[8]	geb. 1972	Annastraße 54	64673 Zwingenberg
2.	Stein, Maximilian[9]	geb. 1979	Kirchackerweg 18 a	83426 Unterwössen
3.	Brügmann, Jürgen[10]	geb. 1961	Heubergredder 14	22297 Hamburg
4.	Beyer, Markus-Konstantin[11]	geb. 1974	Novalisstraße 7	37186 Moringen
5.	Stern, Armin	geb. 1960	Carl-Lensch-Str. 13a	25376 Borsfleth
6.	Köhlers, Tanja[12]	geb. 1964	Kreuzgasse 7 a	65597 Hünfelden
7.	Homeyer, Anja[13]	geb. 1967	Quettinger Straße 58	51381 Leverkusen
8.	Nowak, Michael	geb. 1955	Schweinfurthstr. 19	14195 Berlin
9.	Rodrigues Da Silva, Carlos[14]	geb. 1974	Möllner Landstraße 63	22113 Oststeinbek
10.	Aslan-Kuhner, Gönul[15]	geb. 1973	Kullmannstr. 23	60435 Frankfurt/M.
11.	Rastätter, Moritz[16]	geb. 1981	Bergstraße 34 a	69221 Dossenheim
12.	Ramspeck, Mario[17]	geb. 1964	Therese-Giehse-Str. 3	24568 Kaltenkirchen

II. Vertreter der Arbeitgeber: Mitglieder

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. [18]				
1.	Bönders, Ulrich	geb. 1945	Bönders GmbH Spediton, Bataverstr. 15	47809 Krefeld
2.	Zander, Peter	geb. 1954	Karl-Theodor-Str. 19	51429 Bergisch-Gladbach
3.	Ratz, Karin	geb. 1956	Botz Transport GmbH, Im Schussgarten 8	69181 Leimen
4.	Barth, Berthold	geb. 1960	Kraftverkehr Barth GmbH, Gammerlinger Str. 38-42	72393 Burladingen
5.	Hammerschmidt, Dr. Michael	geb. 1952	Deutsche Lufthansa AG, Weg beim Jäger 193	22313 Hamburg
6.	Müller, Reinhard	geb. 1942	Bunderverb. Möbelsped. u. Logistik (AMÖ) e.V., Schulstr. 53	65795 Hattersheim
7.	Quecke, Jörg	geb. 1961	Erich Quecke KG, Emil-Rohrmann-Str. 4	58239 Schwerte
8.	Glowalla, Peter	geb. 1940	Glowalla GmbH, Saalestr. 82	12055 Berlin
9.	Kuns, Kirsten	geb. 1968	Veolia Umwelts. Wertstoffm. GmbH, Hammerbrookstr. 69	20097 Hamburg
10.	Anwander, Wolfgang	geb. 1957	AIT Anwander Int. Transporte GmbH, Dohlenstr. 8	83101 Rohrdorf-Thansau
11.	Hackenberg, Angela	geb. 1965	Kurt Hackenberg OHG, Hildegardstr. 5	42897 Remscheid
12.	Hadeler, Klaus	geb. 1951	Köln-Düsseldorfer Dt. Rheinschifffahrt AG, Frankenwerft 35	50667 Köln
13.	Oertel, Wolfgang	geb. 1967	Wolfgang Oertel, Henriettenstr. 26	09112 Chemnitz
14.	Wurzel, Stefan	geb. 1962	Erich Wurzel Sped. GmbH & Co. KG, Stenzelring 14	21107 Hamburg
15.	Tiedemann, Uwe	geb. 1957	United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG, Görlitzerstr. 1	41460 Neuss
16.	Schindler, Dr. Alex	geb. 1949	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik u. Entsorgung (BGL) e.V., Breitenbachstr. 1	60487 Frankfurt/M.
17.	Senkbeil, Dirk	geb. 1949	Bergschenkenweg 55 a	06118 Halle
18.	Klenke, Werner	geb. 1951	Klenke AzubiBisch, Mosern 8	56346 St. Goarshausen
19.	Stamm, Joachim	geb. 1961	Spedition Stamm GbR, Marktstr. 9	65614 Beselich
20.	Gockeln, Werner	geb. 1956	SVG Bundes-Zentralgen. Straßenverkehr e.G., Breitenbachstr. 1	60487 Frankfurt/M.
21.	Frick, Ute	geb. 1957	Meyn & Frick Handels- u. Transport GmbH, Elbuferstr. 50 a	21395 Tespe
22.	Stern, Alexander [19]	geb. 1958	Dt. Lufthansa Technik AG, Abt. FRA UN/T Lufthansa Base/Airport	60546 Frankfurt
23.	Wollny, Dr. Frank	geb. 1966	REMONDIS GmbH & Co. KG, Dieselstraße 3	44805 Bochum
24.	Nauheimer, Anton	geb. 1946	Franz-Lenbach-Str. 9	60596 Frankfurt/M.

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.				
1.	Heinrich, Petra	geb. 1964	H. H. Shipping GmbH & Co. KG, Königreicher Str. 114 a	21635 Jork
2.	Lipinski, Arnold	geb. 1957	Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25	20095 Hamburg
3.	Breckling, Dr. Peter	geb. 1960	Deutscher Fischerei-Verband e.V., Venusberg 36	20459 Hamburg
4.	Meynköhn, Axel	geb. 1958	Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Am Fähranleger 1	25938 Wyk auf Föhr

Vertreter der Arbeitgeber: Stellvertreter

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. [20]				
1.	Rudolf, Johannes	geb. 1946	DAHMETAL J. Rudolf + Sohn GmbH & Co. KG, Schmiedekoppel 4	23847 Kastorf
2.	Diegel, Gerald	geb. 1955	Diegel Transport GmbH, Kupferstr. 30	36214 Nentershausen
3.	Jeske, Detlev	geb. 1964	Lufthansa Technik AG HAM WI 1, Weg beim Jäger 193	22335 Hamburg
4.	Hochgesang, Dierk	geb. 1969	Bundesverband Möbelsped. u. Logistik (AMÖ) e.V., Schulstr. 53	65795 Hattersheim
5.	Thiesen, Dietmar	geb. 1963	Lobbe Industrieserv. GmbH & Co. KG, Stenglingser Weg 4-12	58642 Iserlohn
6.	Tschöpe, Peter	geb. 1943	Fahrschule Andreas Tschöpe, Albert-Schweitzer-Str. 2 e	77694 Kehl
7.	Trost-Heutmekers, Gerhard	geb. 1951	Bundesverband Parken e.V., Richartzstr. 10	50667 Köln
8.	Häger, Christoph	geb. 1971	Spedition Häger GmbH & Co. KG, Im Öhler 1	59909 Bestwig
9.	Rusche, Jörg	geb. 1970	Arbeitgeberverband der dt. Binnenschiffahrt e.V., Dammstr. 15-17	47119 Duisburg
10.	Grimonpont, Hanne	geb. 1950	Dt. Lufthansa AG, FRA NY Kabinen Crew China/Korea, Lufthansa Basis Geb. 302, 2. OG	60546 Frankfurt
11.	Wandt, Adalbert	geb. 1948	Wandt Spedition Transportberatung GmbH, Hansestr. 47 a-c	38112 Braunschweig
12.	Wylezol, Frank	geb. 1961	Verband Straßenverkehr u. Logistik Hamburg e.V. (VHS), Bullerdeich 36	20537 Hamburg
13.	Renken, Hans-Friedrich	geb. 1955	Taxi Service Hans-F. Renken, Gneisenaustr. 108	10961 Berlin
14.	Kuphal, Hans-Dieter	geb. 1951	Kuphal GmbH & Co. KG Int. Sped. u. Lagerei, Eisenbahnstr.	16816 Neuruppin
15.	Stommel, Andreas	geb. 1970	Dt. Speditions- und Logistikverband e.V., Weberstr. 77	53113 Bonn
16.	Zapp, Heinz	geb. 1957	Breslauer Str. 2	91578 Leutershausen
17.	Usinger, Thomas	geb. 1960	Hans-Dieter Usinger GmbH, Billbrookdeich 146	22113 Hamburg
18.	Wenkel, Katja	geb. 1977	Arbeitgeberverband det dt. Binnenschiffahrt e.V., Dammstr. 15-17	47119 Duisburg
19.	Duller, Kurt	geb. 1965	Donau Logistik GmbH, Alfred-Nobel-Str. 38	97080 Würzburg
20.	Vedder, Hein [21]	geb. 1953	TransLOG Transport + Logistik GmbH, Ernst-Sachs-Str. 48	97424 Schweinfurt

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.				
1.	Gerdes, Knut	geb. 1964	Aktien-Gesellschaft "EMS", Zum Borkumanleger 6	26723 Emden-Außenhafen
2.	Fischer, Jürgen	geb. 1947	Reederei F. Laeisz GmbH, Lange Str. 1 A	18055 Rostock
3.	Kahlfuss, Norbert	geb. 1940	Landesverband der Kutter- und Küstenfischer MV e.V., Hafenstr. 12 F	18546 Sassnitz
4.	Deichmann, Fred	geb. 1950	Columbus Shipmanagem. GmbH, Willy-Brandt-Str. 75	20459 Hamburg
5.	Ebert, Ernst-Peter	geb. 1953	Bugsier-, Reederei- & Bergungsgesellsch. mbH & Co. KG, Johannisbollwerk 10	20459 Hamburg
6.	Marckwardt, Lorenz	geb. 1944	Jungmannufer 8	24340 Eckernförde

VORSTAND

Vorsitzender: Wolfgang Steinberg
stv. Vorsitzender: Klaus Peter Röskes
Wechsel im Vorsitz jährlich zum 1. Oktober

I. Vertreter der Versicherten: Mitglieder und Stellvertreter

Liste ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft: Mitglieder und 1. und 2. persönlicher Stellvertreter				
1.	Hauschild, Hans-Jürgen	geb. 1951	Auf dem Damm 20 a	21647 Moisburg
1a.	Wiese, Martin	geb. 1954	Am Kirchfeld 8	32479 Hille
1b.	Wahl, Volker	geb. 1973	Meerfeldstraße 96	68163 Mannheim
2.	Mersch, Jürgen	geb. 1959	Ellerholz 9	31683 Obernkirchen
2a.	Berger, Herbert	geb. 1962	Hegstieg 5	47199 Duisburg
2b.	Brings, Michaela	geb. 1982	Hansarems-gasse 2 a	50189 Elsdorf
3.	Mehlau, Hans-Peter	geb. 1956	Hermann-Löns-Str. 5 b	24558 Henstedt-Ulzburg
3a.	N.N.			
3b.	Meinke, Susanne	geb. 1958	Neudörfferweg 1	14656 Brieselang
4.	Schäffer, Werner	geb. 1955	Bei der Rolandsmühle 16	22763 Hamburg
4a.	Warner, Thomas	geb. 1965	Husumer Str. 23	28219 Bremen
4b.	Schröders, Gerhard	geb. 1950	Eichelbergstr. 19	76189 Karlsruhe
5.	Hüfner, Gert	geb. 1951	Alter Forsthof 10b	21493 Schwarzenbek
5a.	Neuwardt, Hans-Rainer	geb. 1950	Kottwiesenring 11	18184 Broderstorf
5b.	Biesold, Karl-Heinz	geb. 1949	Am Fichteneck 6	02681 Wilthen
6.	Starsinski, Hubertus	geb. 1952	Breubergblick 19	64747 Breuberg-Neustadt
6a.	Vollmer, Manfred	geb. 1961	Lichtensteinstr. 6	73230 Kirchenheim
6b.	Ewald, Achim	geb. 1959	Britzer Damm 29	12347 Berlin
7.	Huth, Prof. Werner	geb. 1941	Eichenreihe 9	22113 Oststeinbek
7a.	Scharf, Fritz	geb. 1949	Roggenhorster Str. 13a	23556 Lübeck
7b.	Seyer, Manfred	geb. 1950	Zu den Weiden 1	18069 Sievershagen
8.	Romp, Wolfgang	geb. 1952	Burgwiesenstr. 41	53604 Bad Honnef
8a.	Granica, Jörg	geb. 1971	Am Setzebach 3b	34260 Kaufungen
8b.	N.N.			
9.	Steinberg, Wolfgang	geb. 1950	Römerstraße 14	59379 Selm
9a.	Mendroch, Erich	geb. 1958	Großbeerenstr. 87	12107 Berlin
9b.	Henkel, Frank	geb. 1963	Am Klammer Muur 8	17094 Pragsdorf

Liste der Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.): Mitglieder und 1. und 2. Stellvertreter				
1.	Mineif, Michael	geb. 1953	Nilkheimer Bahn-hofstr. 20	63741 Aschaffenburg
1a.	Schwake, Alfons	geb. 1957	Posener Straße 3	35510 Butzbach
1b.	Weinreich, Björn	geb. 1969	Waldstraße 4	65343 Eltville
2.	Muchow, Sabine	geb. 1957	Kapersburgweg 16	61350 Bad Homburg
2a.	Heriban, Wolfgang	geb. 1974	Aignerstraße 15	81541 München
2b.	Huber, Natalie	geb. 1970	Unterhainstraße 46a	63743 Aschaffenburg
3.	Saggau, Horst	geb. 1952	Fritz-Schumacher-Allee 108	22417 Hamburg
3a.	Rösler, Gerhard	geb. 1954	Schönningstedter Str. 58 b	21465 Reinbek
3b.	Walter, Burkhard	geb. 1957	Fuchsrute 15	25474 Ellerbek

II. Vertreter der Arbeitgeber: Mitglieder und erster persönlicher Stellvertreter

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.				
1.	Röskes, Klaus Peter	geb. 1942	Röskes Speditions GmbH, Dieselstr. 4-6	42579 Heiligenhaus
1a.	Thier, Jürgen	geb. 1951	Thier GmbH, Nicolaus-Otto-Str. 6	46282 Dorsten
2.	Hoffmann, Jochen	geb. 1941	Am großen Sand 8 a	55124 Mainz
2a.	Wike, Stephan	geb. 1963	Dt. Lufthansa, Flughafen MUC PD/M, T2 BG-Süd	85325 München
3.	Herzig, Claus-O.	geb. 1950	Oscar Herzig GmbH, Inter-nat. Spedition u. Logistik, Am Kreuzacker 5	36124 Eichenzell
3a.	Jung, Eugen	geb. 1946	Jung Spedition GmbH, Kohlenstr. 81-83	34121 Kassel
4.	Rahlenbeck, Ernst-Peter	geb. 1951	Lobbe Holding GmbH & Co. KG, Bernhard-Hüls-mann-Weg 2	58644 Iserlohn
4a.	Hebert, Gert Horst	geb. 1947	Walter Hebert GmbH & Co. Int., Möbelsped. KG, Hauptstr. 11-13	14979 Großbeeren
5.	Zillmann, Dieter	geb. 1941	Düttelstraße 9	44319 Dortmund
5a.	Müller, Michael	geb. 1957	Müller Krankentransport Personenbef.- ges. mbH, Maschmühlenweg 52 b	37081 Göttingen
6.	Möser, Uwe	geb. 1950	Allg. Flensburger Autobus Ges. AFAG GmbH & Co. KG, Westerallee 164	24941 Flensburg
6a.	Steinbrück, Wolfgang	geb. 1953	Omnibusbetrieb Stein-brück, Kindleber Str. 190	99867 Gotha
7.	Hamann, Fritz-Gerhard	geb. 1951	Fritz Hamann Sped. Ges. mbH & Co. KG, Lüchtringer Weg 18	37603 Holzminden
7a	Tietge, Petra	geb. 1966	Spedition H. Tietge GmbH & Co. KG, Schulstraße 1	38527 Meine
8.	Wörndl, Georg	geb. 1950	Georg Wörndl GmbH, Int. Spedition, Badweg 12	83112 Frasdorf
8a.	Graewe-Wöstemeier, Peter	geb. 1966	Wöstemeier Spedition GmbH & Co. KG, Hansastr. 6	59557 Lippstadt
9.	Hötte, Georg	geb. 1951	Bilgenentölungsges. mbH, August-Hirsch-Str. 3	47119 Duisburg
9a.	Kohlmann, Albert	geb. 1953	B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Tiefer 5	28195 Bremen
10.	Otto, Hans-Dieter	geb. 1964	Spedition Otto, Richard-Adam-Str. 3 a	38877 Bennecken-stein
10a.	Peter, Joachim	geb. 1962	Fritz Peter & Söhne GmbH, Wellerswalder Weg 2 a	04758 Oschatz

II. Vertreter der Arbeitgeber: Mitglieder und erster persönlicher Stellvertreter

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.				
1.	Jungmann, Frank	geb. 1963	German Tanker Shipping GmbH & Co. KG, Hans-Böckler-Str. 50	28217 Bremen
1a.	Heitmann, Dr. Jan-Thiess	geb. 1970	Verband Dt. Reeder e.V., Esplanade 6	20354 Hamburg
2.	Hering, Dipl.-Ing. Hans-Jörg	geb. 1940	Am Felde 10	21217 Seevetal/ Meckelfeld
2a.	von Oertzen, Dr. Arndt-Heinrich	geb. 1944	TT-Line GmbH & Co. KG, Zum Hafenplatz 1	23570 Lübeck-Travemünde

Vertreter der Arbeitgeber: Listenvertretung des zweiten persönlichen Stellvertreters

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.				
1.	Stapelfeldt, Hans	geb. 1959	Stapelfeldt Transport GmbH, Normannen-weg 14	20537 Hamburg
2.	Siepmann, Wolfgang	geb. 1968	A. Siepmann GmbH, Chemikalien- & Flüssigkeitstransporte, Am Seitenreich 38	47259 Duisburg
3.	Bartel, Ekkehard	geb. 1957	Bartel Logistik GmbH, Rathenower Str. 27	14715 Milower Land OT Bützer
4.	Rüßeler, Magdalena	geb. 1944	Landsberger Str. 20	40599 Düsseldorf
5.	Zettler-Wittmann, Helga	geb. 1971	FWT F Wittmann Transport - Sped. GmbH & Co., Industriestr. 5	67141 Neuhofen
6.	Meyer, Ralf H.	geb. 1933	Kaiserallee 4	23570 Lübeck
7.	Ruploh jun., Werner	geb. 1966	RUTA Werner Ruploh GmbH & Co. KG, Neubeckumer Str. 71 d	59269 Beckum
8.	Stuntz, Torsten	geb. 1970	SAM Schifffahrts GmbH, Schulweg 7	69239 Neckarsteinach

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.				
1.	Richter, Dr. Uwe	geb. 1962	Doggerbank Seefischerei GmbH, Grönlandstr. 1	27572 Bremerhaven
2.	Diedrich, Gabriele	geb. 1954	Mecklenburger Hochseefischerei GmbH, Im Fährhafen Sassnitz	18546 Sassnitz-Neu Mukran

Mitteilungen zum Ergänzungsverfahren

(1) Durch die Wahl zum Mitglied des Vorstandes ist aus der Vertreterversammlung (Liste ver.di) ausgeschieden:
Wolfgang Romp, geb. 1952, Burgwiesenstr. 41, 53604 Bad Honnef

(2) Gewählt als Nachfolger für die sodann frei gewordene Position 9

(3) Durch die Wahl zu ordentlichen Mitgliedern sind aus der Vertreterversammlung (Liste IVTV) ausgeschieden:
Michael Mineif, geb. 1953, Nilkheimer Bahnhofstr. 20, 63741 Aschaffenburg
Sabine Muchow, geb. 1957, Kapersburgweg 16, 61350 Bad Homburg
Horst Saggau, geb. 1952, Fritz-Schumacher-Allee 108, 22417 Hamburg

Die ursprünglich an Position 4 bis 8 gewählten ordentlichen Mitglieder der Vertreterversammlung auf der Liste IVTV
Dr. Maximilian Wiesholler, Walter Hartmann, Andreas Sitek, Stefan Herth und Gerhard Viergutz
rücken jeweils um 3 Positionen auf - auf die Positionen 1 bis 5

(4) bis **(6)** Gewählt als Nachfolger für die sodann frei gewordenen Positionen 6, 7 und 8

(7) Durch die Wahl zum stellvertretendem Mitglied des Vorstandes ist als stellvertretendes Mitglied der Vertreterversammlung (Liste IVTV) ausgeschieden:
Björn Weinreich, geb. 1969, Waldstraße 4, 65343 Eltville

(8) Das ursprünglich an Position 4 gewählte stellvertretende Mitglied der Vertreterversammlung
Christian Zeisig
rückt um 3 Positionen auf – auf die Position 1 als Nachfolger für den im Ergänzungsverfahren zum ordentlichen Mitglied der Vertreterversammlung gewählten
Detlef Knops, geb. 1952, Am Kempishof 28, 50354 Hürth

(9) Gewählt als Nachfolger auf Position 2 für den im Ergänzungsverfahren zum ordentlichen Mitglied der Vertreterversammlung gewählten
Dr. Jürgen Geyer, geb. 1962, Frühlingstraße 22, 76275 Ettlingen

(10) Das ursprünglich an Position 6 gewählte stellvertretende Mitglied der Vertreterversammlung
Jürgen Brügmann
rückt um 3 Positionen auf - auf die Position 3 als Nachfolger für dem im Ergänzungsverfahren zum ordentlichen Mitglied der Vertreterversammlung gewählten
Sammy Dießner, geb. 1963, Lindenbarg 9, 23845 Itzstedt

(11) bis **(14)** Die ursprünglich an Postion 7, 9, 10 und 12 gewählten stellvertretenden Mitglieder der Vertreterversammlung auf der Liste IVTV
Markus-Konstantin Beyer, Tanja Köhlers, Anja Homeyer, und Carlos Rodrigues Da Silva
rücken jeweils um 3 Positionen auf - auf die Position 4, 6, 7 und 9

(15) bis **(17)** Gewählt als Nachfolger für die sodann frei gewordenen Positionen 10 bis 12

(18) Durch die Wahl zum stellvertretenden Mitglied des Vorstandes ist aus der Vertreterversammlung ausgeschieden:
Stephan Wike, geb. 1963, Dt. Lufthansa Flughafen, 85325 München

(19) Gewählt als Nachfolger für die sodann frei gewordene Position 22

(20) Durch die Wahl zum stellvertretenden Mitglied des Vorstandes ist aus der Vertreterversammlung (Liste AMÖ) ausgeschieden:
Petra Tietge, geb. 1966, H. Tietge Speditions GmbH & Co. KG, Schulstr. 1, 38527 Meine

(21) Gewählt als Nachfolger für die sodann frei gewordene Position 20

Hamburg, den 11. Oktober 2011
Der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
gez. Kudzielka, Clementsen, Frey, Reinecke, Dr. Schlieker